



IE DORFKIRCHE. MONATSSCHRIFT ZUR
PFLEGE DES RELIGIÖSEN LEBENS IN
HEIMATLICHER UND VOLKSTÜMLICHER
ART. HERAUSGEGEBEN VON HANS VON
LÜPKE, PFARRER IN THALBÜRGEL. MIT
EINEM BAUKÜNSTLERISCHEN TEIL VOM
KGL. BAURAT BÜTTNER IN STEGLITZ. *
OBEN: KIRCHE IN ZINNDORF, KR. OBER-

BARNIM, UNTEN: KIRCHHOF IN DROSKAU BEI SORAU. * * *
DEUTSCHE BAUZEITUNG * XLIII. JAHRG. 1909 * NO. 88. ===



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 88. BERLIN, 3. NOVEMBER 1909.

Die Dorfkirche.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 604 und 605.



an kann zum kirchlichen Leben der Gegenwart und des Volkes stehen, wie man will, man muß der Wahrheit ihr Recht geben, nach welcher in der Anschauung der breiten Menge dogmatische Fragen fast nichts, Gemütsfragen nahezu alles bedeuten. Man darf daher ohne Uebertreibung sagen: wer das Gemüt des Volkes besitzt

(nicht seinen Verstand), hat seine Religion. Diese Wahrheit ist nicht erst von heute; es ist aber auffallend, wie selten unter den Religionslehrern des Volkes die Männer vertreten sind, die es verstehen, religiöse Dinge vom Herzen zum Herzen sprechen zu lassen, die Religion als einen Teil des gemütreichen Innenlebens des Menschen aufzufassen und alle ihre Fragen in erster Linie von dem Gesichtspunkte aus zu würdigen, wie sie von dieser Seite auf den Menschen einzuwirken imstande sind. Es ist zuzugeben, daß in der Stadt, in welcher sich die Dinge so ungleich härter stoßen wie auf dem Lande, die Verhältnisse sehr viel schwieriger und anders liegen; daß da, wo die tägliche Not oft genug und lauter an die Türe klopft, als auf dem Lande, in erster Linie Maßnahmen gerechtfertigt sind, die, obwohl sie gleichfalls von der Kirche ausgehen, doch zunächst der Notdurft des Leibes dienen, die befriedigt und beruhigt sein muß, bevor die nicht materiellen Fragen in ihre Rechte treten können. Auf dem Lande

aber liegt alles einfacher, ist der Lebensprozeß natürlicher und daher auch die Denkweise schlichter und seelischen Regungen mehr zugänglich, wie in der Stadt mit ihrer Anhäufung von Menschen und ihrem zunächst der Selbsterhaltung dienenden Kampfe Aller gegen Alle. Auch hier schon haben die Bestrebungen eingesetzt, die großen Lebensgemeinschaften in kleine aufzulösen, anstelle weniger großer kirchlichen Gemeinden zahlreiche kleine zu setzen, welche dem Individuum mehr sein natürliches Recht wiedergeben, als es bisher der Fall war. Daraus ergibt sich als klares Ziel, die

kleinen Lebens- und Religionsgemeinschaften da zu erhalten und zu pflegen, wo sie noch bestehen und dabei dem Grundsatz die Geltung zu erhalten, daß Leben und Religion keine Gegensätze, ja nicht einmal verschieden geartete Dinge sind, sondern daß die Religion ein selbstverständliches Stück Innenleben des Menschen ist und bleiben soll, der ein natürliches Leben lebt.

Das etwa sind die Grundsätze, welche wir in den Bestrebungen zu erkennen glauben, welche die hier zu besprechende Zeitschrift „Die Dorfkirche“^{*)}



Inneres der Kirche zu Nebelin.
Blick auf den Kanzelaltar und die Herrschaftsloge.
Aus: Die Dorfkirche.

^{*)} Die Dorfkirche. Monatschrift zur Pflege des religiösen Lebens in heimatlicher und volkstümlicher Gestalt. Auf Anregung des Deutschen Vereins für ländl. Wohlfahrts- u. Heimatpflege herausgegeben von Hans von Lüpke, Pfarrer in Thalbürgel bei Bürgel i. Thür. Mit einem baukünstlerischen Teil vom kgl. Brt. Böttner, Steglitz bei Berlin. Unter Mitwirkung von Geh. Ob.-Brt. Hoffeld, Geh. Ob.-Reg.-Rat und vortragender Rat im preußischen Kultusministerium Lutsch, Konservator der Kunstdenkmäler, Steglitz bei Berlin, Konsistorial-Baumeister Professor Walbe, Denkmalfleger der Prov. Oberhessen, Darmstadt u. a. Deutsche Landbuchhandlung, G. m. b. H., Berlin SW. 11, Dessauer Straße 14. Vierteljährlich 1,50 M., Einzelheft 60 Pf.

verfolgt. In der Einleitung zum zweiten Jahrgang spricht es der Herausgeber mit schönen Worten aus, wie er daran gearbeitet habe, „in unsern ländlichen Gemeinden die heimatliche und volkstümliche Gestalt, aus der sie erwachsen sind, in allem kirchlichen und religiösen Leben und Schaffen zu erkennen und zu pflegen“. Aus der Fachzersplitterung ist der einfache Weg zur Erkenntnis der Art gesucht, wie ein jedes Individuum „sich als Glied in eine kleine Lebensgemeinschaft von eigener Art und eigener Geschichte eingliedert“. Und das ist geschehen, „um die frischen, ursprünglichen Quellen wieder fließen zu machen, die allein Entwicklung verbürgen“. Es ist geschehen in dem Bewußtsein: „Lieber klein sein und seine Eigenart behalten, als groß werden und sie verlieren“. Ein schönes, ein treffendes Wort von Ernst Moritz Arndt, „eines der besten, frömmsten und deutschesten Männer“, wird angeführt, das Wort, nach welchem die Weisheit nicht in den Schulen, die Frömmigkeit nicht bei den Priestern zu suchen sei. „Unten bei dem Volke, in dem stillen und einfältigen Leben der Kleinen und Niedrigen scheidet die Welt sich in bestimmten Charakteren und Zeichen, da prägen sich die großen, einfachen Bilder und Gestalten des Lebens aus“. Nach diesen Grundsätzen entstand die Dorfkirche. Und was geschah während des ersten Jahres ihres Bestehens? „Ein paar Dorfsitten aus der unerschöpflichen Fülle haben wir angerührt — und es zeigte sich eine Mannigfaltigkeit des Lebens: was hier tot war, dort war es lebendig, und nicht eins, dem nicht noch etwas zu entnehmen, etwas abzugewinnen wäre“. Der Herausgeber hat den Segen der Dorfkirche erfahren, aber auch ihren unheimlichen Bann. Dazu hat er erkennen gelernt, „wie fremd wir der Volksfrömmigkeit geworden, wie viel verschiedene Elemente darin gemischt sind, und wie sehr es gilt, uns erst wieder mit Anschauung zu sättigen und nicht voreilig mit Theorien abzuschließen Wir finden in unserem dörflichen Gottesdienst kultische Gestaltungen, Handlungen, Symbole, unbeachtete oder verachtete Ansätze einer urwüchsigen Beteiligung der Gemeinde am Gottesdienste, eine liturgische Sprache, die das Volk verstand und liebte, weil sie aus seiner eigenen Seele stammte. Wir sahen, wie reich unsere Dorfkirche ist, und versuchten zu lernen, wie wir die Gemeinde wieder mehr für die Kirche interessieren könnten . . . In diesen kleinen Dorfkirchen zu reden von dem Höchsten, was der ganzen Menschheit gilt und beschieden ist, in dem hohen, reinen Evangelium und seinem ewigen Leben, das versuchten wir“ Und dabei wurde auch die Not des Landes erkannt, wurde wahrgenommen, wie diese Not der Bevölkerung, das Verlieren seines eigenen Fühlens, am sichtbarsten in den dörflichen Kirchenbauten und Friedhöfen uns entgegentritt. „Wir erfuhren, welch' warme Liebe und uneigennützigte Begeisterung gerade für den schlichten, aus dem Dorfe herauswachsenden Kirchenbau die besten Künstler in unsere Reihen trieb“. Aus ihnen hat der Herausgeber der „Dorfkirche“ erkannt, daß „Dichter und Künstler uns lehren müssen, von der Oberfläche ins Innere zu sehen“. Er will alle die um sich sammeln,

die gesonnen sind, am Volke zu arbeiten, und damit auch die verborgene innere Welt der Dorfkirche aufzuschließen. Sie sollen ihm helfen, die Schätze zu heben, die der Schöpfer gerade da hineinlegte.

Einen geistesverwandten Mitarbeiter in diesem Sinne hat Hr. Pfarrer Hans von Lüpke in dem kgl. Baurat G. Büttner in Steglitz gefunden, welcher den baukünstlerischen Teil der Zeitschrift zu pflegen berufen ist. Wie das geschieht, mögen die Abbildungen zeigen, die diesem Aufsatz beigegeben sind. Ein Pfadfinder auf diesem Gebiete war der verstorbene O. Gruner in Dresden. In seiner auch von uns besprochenen „Dorfkirche im Königreich Sachsen“ (Dtsche. Bztg. Jahrgang 1903, S. 655) hat er einen Satz niedergeschrieben, der für Alle, die sich mit der Kunst und der Poesie der Dorfkirche beschäftigen und in ihnen eines der wirksamsten Heilmittel für die Verwilderung der Seele erblicken, ein leuchtender Leitsatz sein kann. Er fand Dorfbilder, „die wie ein liebliches Volkslied auf unsere Seele einwirken, Bilder, in denen sich der Gottesfriede von der Kirche auf den ganzen Ort zu verbreiten scheint, Heimstätten, nach denen man Heimweh empfinden kann, ohne dort geboren zu sein Wenn die Dorfkirche durch ihre eigne Erscheinung diesen Sinn für Frieden und Genügen, für den Reiz der Natur und der Heimat in unsern ländlichen Bevölkerungskreisen wieder aussät und kräftigt, so erfüllt sie damit ein gesegnetes Stück innerer Mission“. Es gibt kein besseres Programm, der Dorfkirche zu dienen und Büttner wird ihm in hingebender Weise gerecht. Er handelt nach dem Grundsatz Roseggers, der fordert, daß der, welcher ein wirkliches Volkstum wolle, auch mitwachen und mittrachten müsse, daß das ursprüngliche, natürliche Volkstum nicht zerstört werde. Nicht ganz mit Unrecht hat man bisher sagen können, Pfarrer und Künstler lernten den Dorfbewohner vielfach nur im Sonntagsstaate kennen, während sie ihm doch als Arzt, als Arzt der Seele sich nähern sollten. Das wird hier mit schönstem Erfolge erstrebt.

So wie sich der allgemeine Teil der Zeitschrift frei hält von dogmatischen Fragen, wie er nicht Theologie und Wissenschaft, sondern Gemütsleben und natürliche Frömmigkeit zum Ziel hat, und wie er dafür alle Mittel verwendet, welche Göttliches darbieten, wenn sie auch nicht dem engeren Begriff der Religion angehören, so will auch der künstlerische Teil nur aus dem lebensfrischen Borne trinken, „daraus des Volkes Lied und Arbeit quillt, daraus im Innern uns die Seele schwillt“. In einem Sinne wie in diesem angewendet, rechtfertigt die Kunst erst ihren Beinamen der „göttlichen“; in diesem Sinne angewendet, führt sie das Volk zu dem erhebenden und beseeligen Bewußtsein, daß es jenseits der Notdurft des Lebens etwas gibt, das dieses Leben doch lebenswert zu machen geeignet ist. Und das fühlt auch der Bauer, wenn er es auch nicht aussprechen kann. Daher sei „Die Dorfkirche“ begrüßt in ihrem Streben, zur Einfalt und Natürlichkeit zurück zu leiten! — H. —

Literatur.

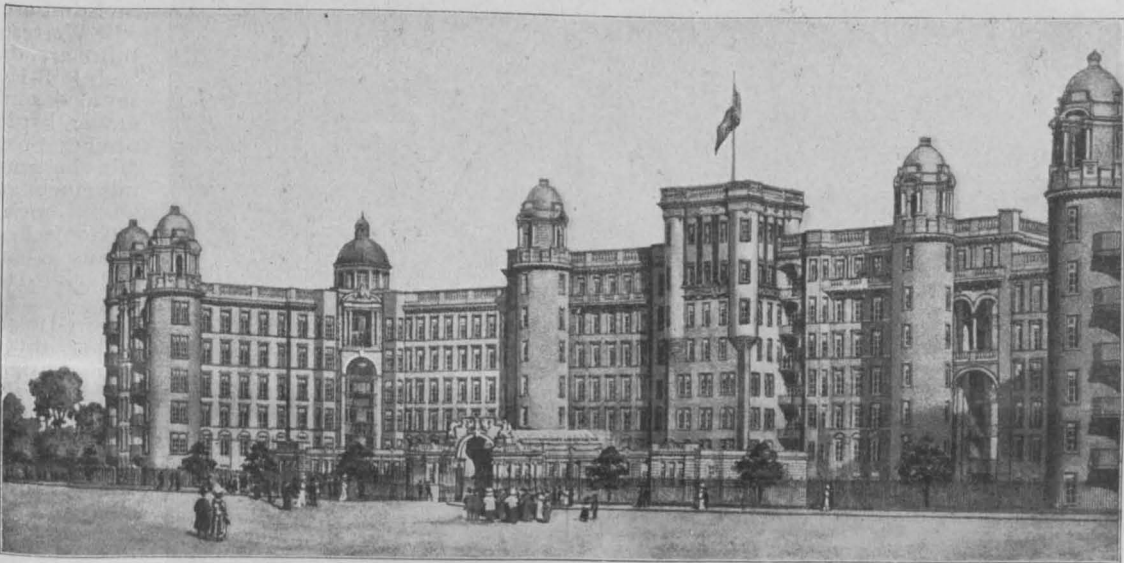
Deutsche und ausländische Krankenanstalten der Neuzeit. Studien und kritische Betrachtungen über Anlage und Einrichtung großer neuzeitlicher Krankenhäuser in Deutschland, Oesterreich, Belgien, Holland, England und Frankreich von Baurat F. Ruppel in Hamburg. 160 Seiten mit 206 Plänen, Grundrissen und Ansichten. Verlag F. Leineweber in Leipzig. Preis geb. 12 M.

Baurat Ruppel in Hamburg, dem die Fachliteratur auf dem Gebiete des Krankenhaus-Bauwesens bereits eine Reihe wertvoller Arbeiten verdankt, hat in dem vorliegenden Buche die auf einer größeren, im Auftrage der Stadt Hamburg unternommen Studienreise gesammelten Erfahrungen niedergelegt. Die interessanten Mitteilungen sind, wenn sie sich auch in dem begrenzten Rahmen des Buches auf eine kurze Beschreibung und Kritik der hauptsächlichsten Teile und Einrichtungen der verschiedenen besichtigten Krankenanstalten beschränken mußten, doch um so mehr zu begrüßen, als sie uns neben einer Reihe neuester deutscher Krankenanstalten mit einer großen Zahl

neuer ausländischer Krankenhäuser bekannt machen. Das Werk Ruppels füllt hiermit eine Lücke in der Krankenhaus-Literatur aus, der es zurzeit noch an einer zusammenfassenden Darstellung neuzeitlicher Krankenanstalten mangelt. So gibt es von manchen neueren Anstalten überhaupt noch keinerlei fachgemäße Beschreibungen, zum Teil sind sie nur zerstreut in Fachzeitschriften oder vereinzelt in Monographien zu finden.

In einer kurzgefaßten Einleitung weist Ruppel auf die Wichtigkeit der öffentlichen Gesundheitspflege sowie auf die große Bedeutung des Krankenhaus-Bauwesens in finanzieller wie hygienischer Beziehung hin. Nach seiner Zusammenstellung werden in Deutschland allein jährlich durchschnittlich 37,5 Mill. M. für Krankenhaus-Bauzwecke ausgegeben, eine Summe, welche sicherlich nicht zu hoch gegriffen erscheint, sondern, wenn man die vielen für Umbauten und Modernisierung älterer Anstalten aufgewendeten Mittel in Zurechnung bringen würde, wohl die Höhe von 40 Mill. M. übersteigen dürfte.

In die Reihe der vorgeführten Krankenanstalten hat



Ruppel auch die Um- und Erweiterungsbauten des Krankenhauses St. Georg in Hamburg einbezogen, die durch ihn in Verbindung mit den Krankenhaus-Direktoren Dr. Lenhartz und Dr. Denneke in muster-gültiger Weise durchgeführt wurden. Besonders auffällig erscheint bei dieser Krankenhaus-Anlage der außerordentlich niedrige Kosten-Aufwand für die Neubauten, der für das Krankensett auf nur rd. 3370 M. angegeben wurde. Dieser geringe Aufwand dürfte seine Erklärung finden, daß die Mehr-

zahl der Kranken in Sälen untergebracht und die Ausgestaltung der Neubauten eine verhältnismäßig einfache ist. Der Beschreibung dieser Anstalt folgen Mitteilungen über das im Bau begriffene Krankenhaus in München-Schwabing, bei welchem die Verteilung der Kranken auf kleinere und größere Krankenzimmer in weitgehendem Maße durchgeführt wird, ferner über die nach dem Vorbilde von Hamburg-Eppendorf errichtete Nürnberger Krankenanstalt und das im Herbst 1907 eröffnete Karlsruher Krankenhaus. Des weiteren kommt Ruppel auf die Um- und Neubauten bei den Krankenanstalten zu Wiesbaden und Frankfurt a. M. zu sprechen und erläutert an Hand reichen Planmateriales die neuen großen Krankenanstalten in Düsseldorf und Cöln-Lindenburg (Abb. 3), mit welchen Akademien für praktische Medizin verbunden sind. Man wird Ruppel beistimmen können, wenn er an der erstgenannten Anlage die mangelnde Uebersichtlichkeit kritisiert und an der letzteren die künstlerische Durchbildung der Bauten sowie die gärtnerischen Anlagen rühmend hervorhebt. Beide Anstalten sind mit vorzüglichen Einrichtungen versehen und dürfen in vieler Beziehung als vorbildlich gelten. Den Schluß in der Reihe der deutschen Krankenhäuser-Anstalten macht das neue städtische Elisabeth-Krankenhaus in Aachen, dessen Einrichtung Ruppel gleichfalls als mit großem hygienischen Verständnis durchgeführt bezeichnet.

In einer Vorbemerkung zu der Beschreibung verschiedener Wiener Krankenanstalten gibt Ruppel interessante Mitteilungen über die Organisation des Krankenhauswesens in Wien. Dort wurde durch eine 1891 erfolgte Neuorganisation die gesamte öffentliche Krankenpflege einheitlich dem Wiener Krankenhausfond überwiesen, für dessen Geschäfte bei der niederösterreichischen Statthalterei ein besonderes administratives Krankenhaus-De-

Abb. 1 (oben). Pavillons der Royal Infirmary in Manchester.

Abb. 2 (Mitte). Royal Infirmary in Glasgow.

Abb. 3 (unten). Hof des Schwesternhauses beim Krankenh. Lindenburg-Cöln. (Aus: Ruppel, Deutsche und ausländ. Krankenanst. der Neuzeit.)

partement und eine dazu gehörige Rechnungs-Abteilung errichtet worden sind.

Nach einigen kurzen Angaben über das alte k. k. Allgemeine Krankenhaus an der Alserstraße, dessen Auflassung in Aussicht genommen ist, zieht Ruppel das Kaiser Franz Josef-Spital, das besonders als Kinderinfektions-Spital mit mustergültigen Einrichtungen versehene k. k. Wilhelminen-Spital, das k. k. Kaiserin Elisabeth-Spital und das Rudolfiner Krankenhaus mit seinen modernen Operations-Räumen, sowie die niederösterreichische Landes-Heil- und Pflegeanstalt für Geistes- und Nervenkranken am Steinhof in den Bereich seiner Besprechung. Letztere ist zurzeit die

größte Anstalt ihrer Art auf dem Kontinent und sowohl hinsichtlich der Größtgröße der Anlage als bezüglich der Durchbildung der Einzelbauten in architektonischer wie krankenhaustechnischer Beziehung als vorzüglich und vorbildlich zu bezeichnen.

Ehe Ruppel dazu übergeht, uns mit den einzelnen außerdeutschen Krankenanstalten bekannt zu machen, vergleicht er die verschiedenen Verhältnisse in Deutschland gegenüber denjenigen in Belgien, Holland, England und Frankreich. Während dort, und zwar besonders in England, eine große Zahl von Krankenhäusern ihre Entstehung sowie ihr Bestehen der Privat-Wohltätigkeit und dem Gemeinsinn wohlhabender Bürger verdanken, und Staat und Stadt im allgemeinen nur für die Unterbringung ansteckender Kranken sorgen, müssen in Deutschland die Allgemeinheit oder die Staats- und Kommunal-Verwaltungen die Kosten aufbringen.

Was das englische Krankenhauswesen in hygienisch-technischer Beziehung besonders von dem deutschen unterscheidet, ist die Abtrennung der ansteckenden Kranken von den nicht ansteckenden Kranken in besonderen Kranken-Anstalten (fever hospitals), sowie die Anlage einer großen Zahl von Sonder-Anstalten für verschiedene Krankheitsarten. Eine besondere Eigentümlichkeit der englischen privaten allgemeinen Krankenanstalten liegt auch darin, daß sie vielfach mit Polikliniken verbunden sind. Für die innere wie für die äußere Ausgestaltung, besonders für eine reiche architektonische Ausbildung der Fassaden, wird namentlich in England viel aufgewendet und so kommt es auch, daß, trotzdem die Kranken in den allgemeinen Krankenhäusern meist in großen Sälen zusammengelegt

sind und trotzdem für Bereitstellung von Nebenräumen für Pflegezwecke nichts Außergewöhnliches geleistet ist, die Kosten für das Krankenbett sich fast durchweg auf über 10000 M. belaufen.

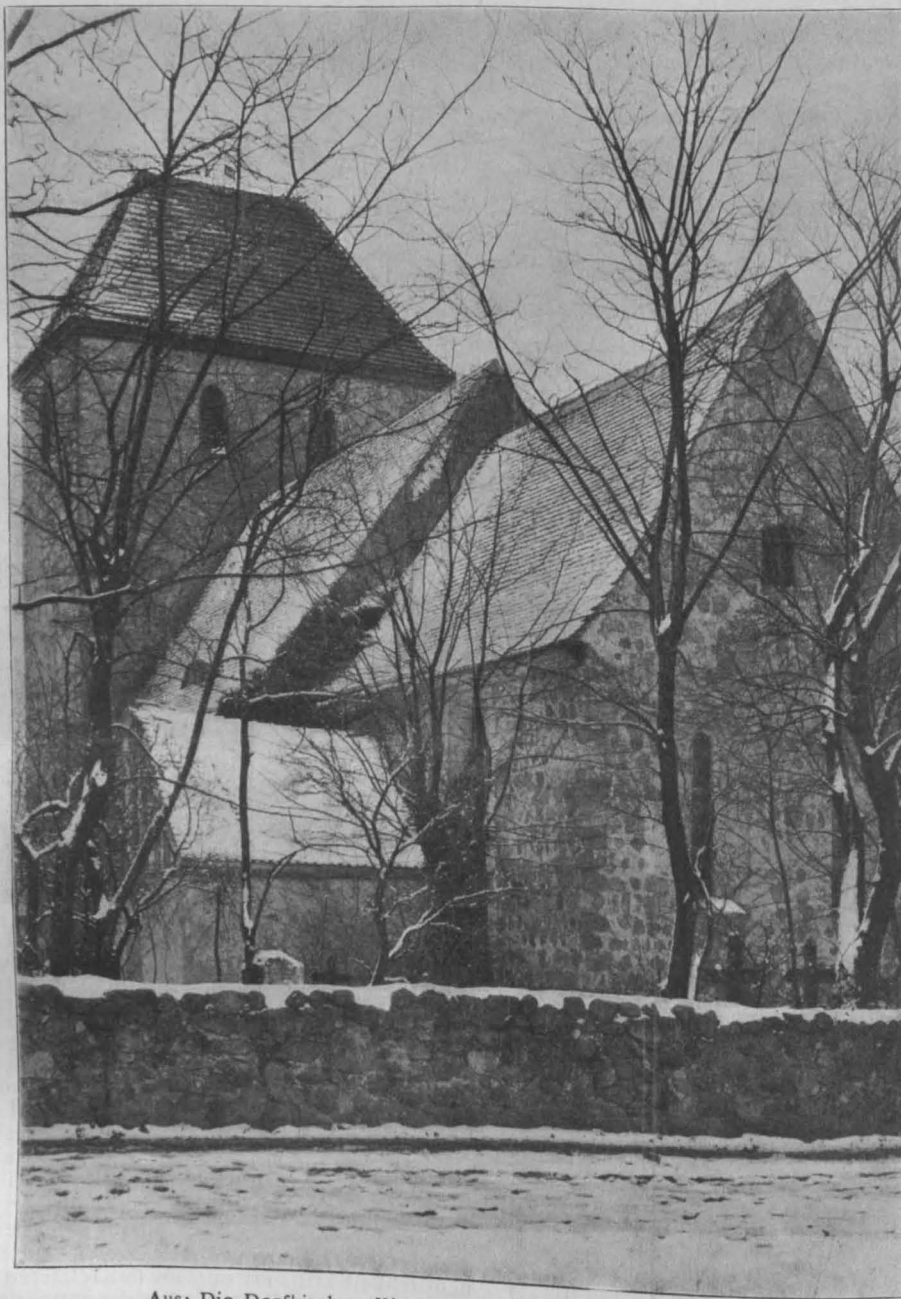
In den weiteren Ausführungen bespricht Ruppel sodann das durch seine runden Krankenhäuser bekannt gewordene Hospital Stuienberg, das Camillus-Hospital in Antwerpen, das gleichfalls in Antwerpen durch Fräulein Nottebohm errichtete und persönlich geleitete Krankenhaus für Lupuskranken, sowie das zur Aufnahme ansteckender Kranker dienende Hospital Stapparts in Antwerpens Vorstadt Kiel. Holland ist durch die Beschreibung des Wilhel-

minen-Gasthuis und des Krankenhauses Onze lieve Vrouwe in Amsterdam, sowie durch das Akademische Krankenhaus in Utrecht vertreten. Von englischen Hospitälern zeigt Ruppel die Royal Infirmary und das New Fever-Hospital in Edinburg, die Western Infirmary, das Stob Hill-Hospital, das mit großer, hygienischer Sorgfalt, aber auch mit einem gewissen architektonischen Luxus erbaute Ruchill-Hospital, das Maternity-Hospital (Entbindungsanstalt) und die zurzeit noch im Bau begriffene, in der Ausstattung großartige Royal Infirmary (Abb. 2, S. 603) sämtlich in Glasgow. Ein würdiges Seitenstück zu der eben genannten Royal Infirmary in Glasgow bildet die ebenfalls aus Privatemitteln errichtete Royal Infirmary in Manchester, (Abb. 1, S. 603) deren Haupt-Baugruppe mit großem Aufwand pa-

lastähnlich ausgestattet ist. In dem City-Hospital Fazakerley zu Liverpool führt uns Ruppel eines der besten Fever-Hospitals Englands vor; auch des David Lewis-Hospitals zu Liverpool wird Erwähnung getan.

Von den Krankenanstalten Londons werden wir mit dem Brook Fever-Hospital Stooters Hill, dem Kings College-Hospital, das, zurzeit noch im Bau begriffen, die hervorragendste allgemeine Krankenanstalt Londons zu werden verspricht, und dem durch seine Grundrißbildung in der Form eines Andreaskreuzes auffallenden North London oder University College-Hospital bekannt. Bei allen englischen Krankenhäusern ist eine große Sorgfalt in der Ausgestaltung wie auch ein allgemeines großes Verständnis für die hygienische Gestaltung anzuerkennen.

Den Schluß der Krankenhaus-Beispiele bilden mehrere Pariser Krankenhausanlagen und zwar das Hospital Bou-

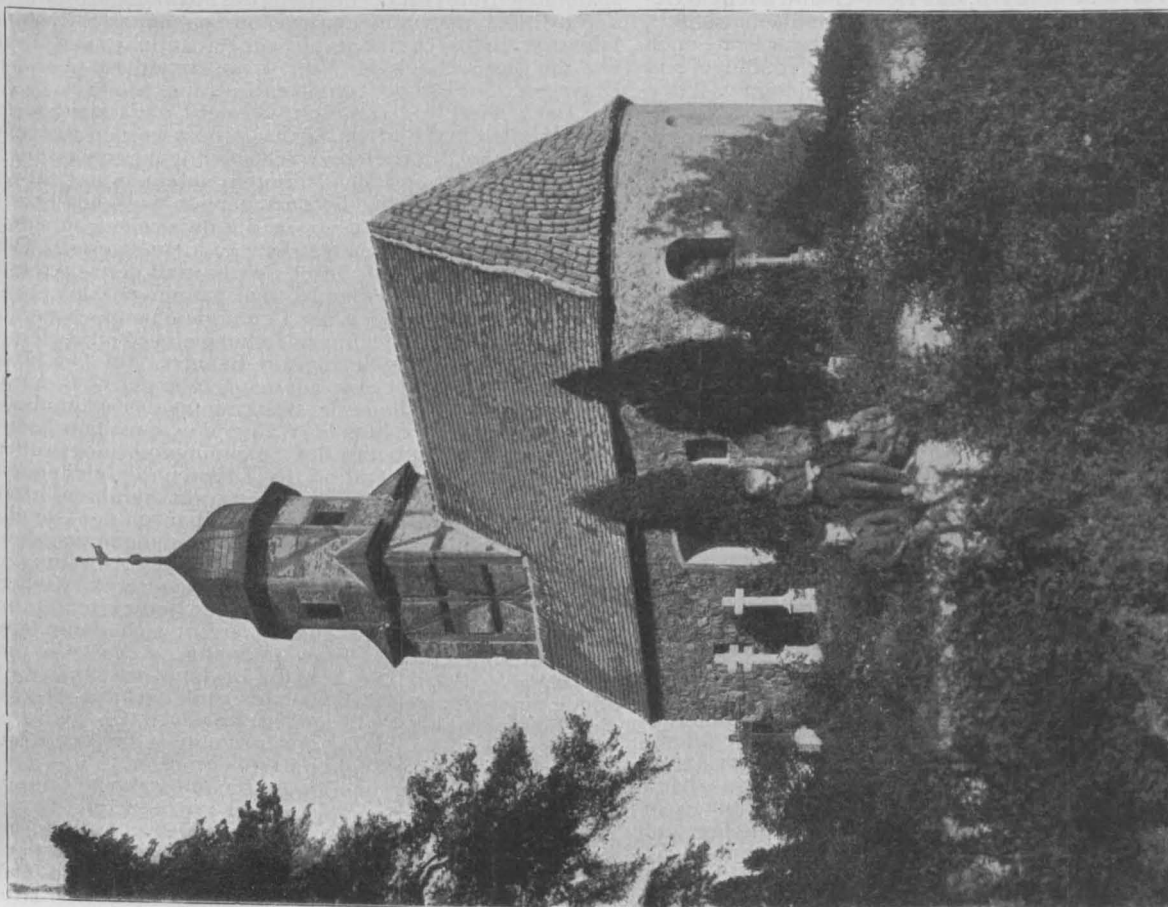


Aus: Die Dorfkirche. Kirche in Rehfeld, Kreis Ober-Barnim.

cicaut, welches in baulicher Hinsicht dadurch besonderes Interesse bietet, daß seine Pavillons nach dem System des französischen Krankenhaus-Architekten Tollet erbaut sind, wonach die Krankensäle der eingeschossigen Pavillons

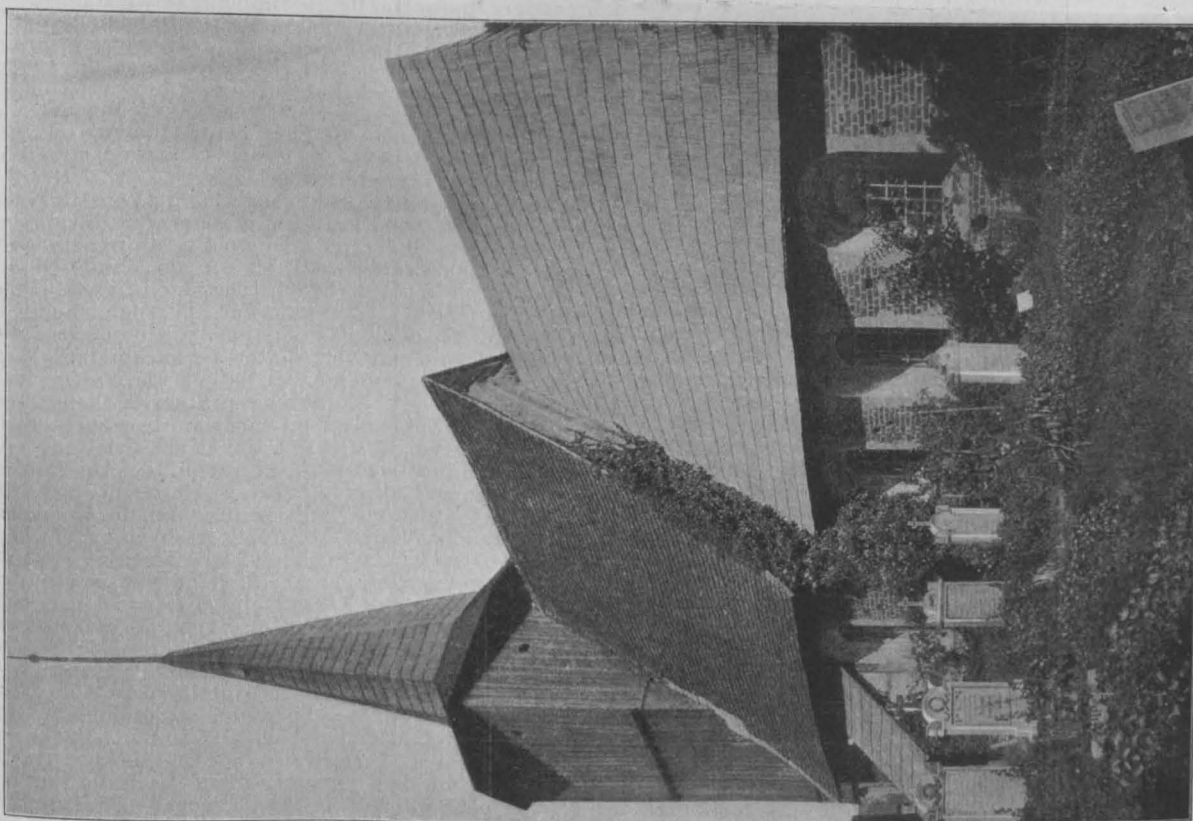
seiner Isoliergebäuden eigenartig ausgestaltete Hospital Pasteur.

In objektiver Würdigung der örtlichen Verhältnisse hat Ruppel die verschiedenen vorgenannten Anstalten be-



Kirche in Zixdorf, Kreis Zauch-Belzig.

Aus: Die Dorfkirche. (Verlag der Deutschen Landbuchhandlung, G. m. b. H. in Berlin SW. 11.)



Dorfkirche in Kalzig bei Züllichau.

Aus: Die Dorfkirche. (Verlag der Deutschen Landbuchhandlung, G. m. b. H. in Berlin SW. 11.)

ein spitzbogenförmiges Querprofil haben, ferner das noch im Bau begriffene Hospital De La Nouvelle Pitié, das Hospital Claude-Bernard, sowie das nach dem Prinzip der individuellen Isolierung ansteckender Kranker in einigen

schraben und da und dort kritische Bemerkungen angeknüpft, oftmals auch auf die verschiedenen Vorzüge ausländischer Tätigkeit auf dem Gebiete des Krankenhaus-Bauwesens hingewiesen.

Nach eingehendem Studium der Darlegungen und der vielen beigegebenen, lehrreichen Pläne wird man aber auch bei aller Anerkennung der im Ausland geleisteten Arbeit Ruppel beipflichten können, wenn er auf die erfreuliche Tatsache hinweist, daß Deutschland auf dem Gebiete des Krankenhauswesens an erster Stelle marschiert.

Gar mancherlei Gegensätze bestehen zwar heute noch bei den Fachleuten; nirgends tritt so sehr der Mangel einheitlicher Gesichtspunkte bei der Durchbildung von Krankenanstalten zu Tage wie in Deutschland — trotzdem oder vielleicht eben deshalb darf man die Fortschritte Deutschlands auf dem Gebiete des Krankenhauswesens als die bedeutendsten bezeichnen.

Allen, welche sich für die neueste Entwicklung auf dem Gebiete des Krankenhaus-Bauwesens interessieren, sei das durch den Verlag von Leinenweber, Leipzig, gut ausgestattete Werk bestens empfohlen. — x.

Festschrift zur 50. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure. Die Technik im Bereiche des Bezirks-Vereins Rheingau. Herausgegeben vom Bezirks-Verein Rheingau. Preis 7,50 M. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen. —

Wir haben schon wiederholt darauf hingewiesen, daß die in regelmäßigen Zeitabständen bald in dieser, bald in jener großen deutschen Stadt veranstalteten Versammlungen unserer großen technischen Verbände, abgesehen von dem aus ihren Verhandlungen für die Technik und ihre Vertreter sich ergebenden Nutzen, dadurch bleibende Wertes schaffen, daß sich seit längerem die Sitte eingebürgert hat, in Monographien, die aus der Zusammenarbeit vieler Kreise mit tätiger, oft auch materieller Unterstützung der zum Ort der Versammlung erwählten Stadt entstehen, die Baukunst, die technischen und hygienischen Einrichtungen, die großen industriellen Anlagen dieser Gemeinde in Wort und Bild in knapper Darstellung vorzuführen. Je nach dem Hauptarbeitsgebiete des betr. Vereins wird die eine oder andere Seite mehr betont und so geben die Veröffentlichungen zusammen genommen, wenn sie auch natürlich ihrer ganzen Bestimmung und Entstehungsweise nach auf Vollständigkeit keinen Anspruch machen können, in großen Zügen ein zutreffendes Bild von der baulichen und technischen Entwicklung unserer großen Städte.

In die Reihe dieser Veröffentlichungen fügt sich die aus dem Zusammenwirken der Stadtverwaltungen von Mainz und Wiesbaden und der Industriellen des Bezirkes entstandene Festschrift zur 50. Hauptversammlung des „Vereins deutscher Ingenieure“, die in diesen Städten abgehalten wurde, würdig ein. Auch äußerlich, im Druck, Papier und im reichen Abbildungsmaterial gut ausgestattet, gibt die Schrift auf 234 Seiten ein knapp umrissenes Bild der Ingenieur-Bauwerke der Stadt Mainz, der Ingenieur-Bauwerke der Stadt Wiesbaden und der Industrie im Bereiche des Bezirks-Vereins Rheingau. Allen drei Abschnitten ist ein kurzer geschichtlicher Ueberblick über die Entwicklung vorausgeschickt. Kanalisation, Wasserversorgung, Stromkorrektur und Hafenanlagen, Licht- und Kraftwerke, Straßenbahnen sind die Anlagen, die aus den Ingenieur-Werken der Stadt Mainz besonders herausgegriffen sind, während bei Wiesbaden neben Wassergewinnung, Beleuchtungsanlagen namentlich die technischen Einrichtungen des neuen Kurhauses, die städtischen Thermalanlagen und die Kehrlicht-Verbrennungsanstalt von Interesse sind. Bei der Darstellung der industriellen Anlagen ist namentlich die Metallindustrie (Werk Gustavsburg der Masch.-Fabrik Augsburg und Nürnberg A.-G. bei Mainz, Gesellschaft für Linde's Eismaschinen A.-G. in Wiesbaden u. a.), die Zement- und Kunststeinindustrie (Dyckerhoff & Widmann A.-G. in Biebrich a. Rh., Portland-Zement-Fabrik von Dyckerhoff & Söhne, Amöneburg), die Holzindustrie (A. Bembé in Mainz), die Chemische Industrie und die mit dem Weinbau in Verbindung stehende Industrie hervorgehoben. So bietet die Festschrift auch für denjenigen Interesse, für den sie nicht zugleich eine Erinnerung an einige anregende und frohe Tage bildet. —

Fr. E.

Vorlesungen über technische Mechanik von Dr. August Föppl. V. Band: Die wichtigsten Lehren der höheren Elastizitätstheorie. Leipzig. Druck und Verlag von B. G. Teubner. 1907. Preis geb. 10 M. —

Seinen erfolgreichen Vorlesungen über technische Mechanik, welche bis jetzt in 4 Bänden erschienen sind, hat der Verfasser nunmehr einen 5. Band über ausgewählte Kapitel aus der höheren Elastizitätstheorie angegliedert, der für weiteres Studium bestimmt ist und bei schwierigeren Festigkeits-Berechnungen Anleitung geben soll. Das Buch zerfällt in sechs von einander unabhängige Abschnitte.

Im 1. Abschnitt wird der dreiaxige Spannungszustand eines Körperpunktes, ausgehend von der Vorstellung einer diesem Punkte angehörigen unendlich kleinen Ku-

gel, behandelt. Flächenelement und Spannung werden durch Vektoren definiert, welche durch eine lineare Vektorfunktion miteinander in Beziehung gestellt sind. Der Nachweis des Bestehens von Hauptebenen und Hauptspannungen führt zur Bestimmung des Spannungszustandes durch die Hauptspannungen und zum Spannungs-Ellipsoid. Hieranschließt sich eine graphische Darstellung nach Mohr und die Besprechung der Mohr'schen Hypothese über die Ursachen der Festigkeitsgrenzen isotroper Stoffe.

Der 2. Abschnitt handelt von der Elastizitätstheorie der Scheiben und Platten. Zur Einleitung werden aus dem dritten Bande die Gleichgewichtsbedingungen zwischen den Spannungen und Massenkräften an einem unendlich kleinen Parallelepipet, die Beziehungen zwischen Spannung und Verschiebung sowie die daraus gewonnenen elastischen Grundgleichungen kurz zusammengestellt. Die für den ebenen Bereich durch den Fortfall der senkrecht zur Mittelebene wirkenden Normalspannungen sich ergebenden Vereinfachungen der Grundgleichungen werden zur Aufstellung der Biegungsgleichung einer Platte, deren Belastung nur am Rande angreift, benutzt. Im Anschluß erörtert der Verfasser eine auf den Engländer G. B. Airy zurückgehende Methode der Bestimmung des Spannungszustandes ebener Probleme. Während es sonst gebräuchlich ist, die Bestimmung des Spannungszustandes eines Körpers auf die Integration der Differentialgleichungen für die Verschiebungskomponenten zurückzuführen, kann man bei fehlender Massenkraft unmittelbar von den Gleichgewichtsbedingungen zwischen den Spannungen ausgehen und die Spannungskomponenten als partielle Ableitungen zweiter Ordnung der von Maxwell so genannten Airy'schen Spannungsfunktion definieren. Unter Berücksichtigung der Kompatibilitätsbedingungen ergibt sich dann eine Differentialgleichung vierter Ordnung, $\Delta \Delta F = 0$, wo $\Delta = d^2/dx^2 + d^2/dy^2$. Die Aufgabe ist damit auf die Ermittlung einer einzigen Unbekannten zurückgeführt. Da die einzelnen partikularen Lösungen aber auch die Grenzbedingungen am Rande erfüllen müssen, so ist das Auffinden der betreffenden Funktion eine schwierige Sache und analytisch überhaupt nur für einfache Berandungen und durch schrittweises Probieren möglich. Es wird gezeigt, daß die erwähnte Differentialgleichung sowohl dem ebenen Formänderungszustand als auch dem ebenen Spannungszustand entspricht, ebenso wird die Identität dieser Gleichung mit der Biegungsgleichung der nur am Rande belasteten Platte und des damit zusammenhängenden Wieghardt'schen Verfahrens der experimentellen Bestimmung verwickelter Spannungszustände hervorgehoben. Ein lehrreiches Beispiel des über die Stützweite gleichmäßig belasteten rechteckigen Balkens schließt sich an die Behandlung des Spannungszustandes von Scheiben an. Dann folgt die Umformung der Spannungsfunktion in Polarkoordinaten und die Behandlung der reinen Biegung eines krummen Stabes, des vollen Ringes, des Ringgeschützes und der rotierenden Scheibe bei veränderlicher Dicke.

Für Platten, deren Ausbiegung klein im Verhältnis zur Plattendicke ist, wird sodann die allgemeine Biegungsgleichung für eine beliebige mit dem Angriffsort veränderliche Belastung gegeben und für die am Rande eingespannte, unter konstantem Druck stehende elliptische Platte spezialisiert. Nach Umformung der Plattengleichung in Polarkoordinaten und der Diskussion einiger anderer Fälle folgt die Untersuchung von Platten auf nachgiebiger Unterlage mit der besonderen Behandlung des Falles einer kreisförmigen, in der Mitte durch eine Einzellast belasteten Platte. In einem Zahlenbeispiel wird dann in sehr anschaulicher Weise gezeigt, wie sich die Druckverteilung mit dem Plattenhalbmesser ändert. Den Schluß des Abschnittes bildet eine kurze Erörterung über die elastischen Schwingungen von Platten und die Ableitung der Biegungsgleichung für dünne Platten mit großer Ausbiegung.

Der 3. Abschnitt behandelt das Torsionsproblem. Nach dem strengen Ansatz von B. de St. Venant gibt der Verfasser zunächst eine Lösung für den rechteckigen Stab durch Reihenentwicklung. Die Untersuchung des regulären dreieckigen Querschnittes führt zur Erörterung der Schubspannungslinien und deren Eigenschaften. Weiter wird gezeigt, wie sich auch das Torsionsproblem mit Hilfe einer der Airy'schen verwandten Spannungsfunktion lösen läßt. Die dieser Funktion entsprechende Spannungsfläche ist dieselbe, welche L. Prandtl, anknüpfend an das hydrodynamische Gleichnis, entwickelt hat. Nach der Besprechung der ebenfalls von L. Prandtl gegebenen Analogie belasteten gespannten Membran folgen die hier wohl zum erstenmal im Zusammenhang gegebenen Untersuchungen des Verfassers über die Torsion von runden Stäben mit veränderlichem Durchmesser und am Schluß die Behandlung des Stabilitätsproblems langer tordierter Wellen.

Der 4. Abschnitt bringt allgemeine Untersuchungen über Umdrehungskörper mit achsialer Symmetrie, sonst aber beliebiger, sich mit dem Abstand r von der Achse ändernder Belastung. Es werden zunächst die elastischen Grundgleichungen in Zylinderkoordinaten transformiert und, um die Darstellung übersichtlich zu gestalten, zwei neue Differential-Operatoren eingeführt. Eine direkte Lösung der Grundgleichungen bei gegebener Gestalt gibt der Verfasser für den Zylinder. Für andere Lösungen werden die Sätze der Potentialtheorie zu Hilfe genommen; es folgen die Ableitung der Laplace'schen Gleichung für das Newton'sche Potential und der Hinweis auf den engen formalen Zusammenhang dieser Gleichung mit den elastischen Grundgleichungen. Eine Anwendung der auf diesem Wege gefundenen Lösungen bildet die Untersuchung des von Boussinesq behandelten Problems über die Ausbreitung der Kraft in einem durch eine Ebene einseitig begrenzten, durch eine Einzellast belasteten Körpers, dessen Abmessungen sonst unendlich angenommen werden können. Nun folgt eine allgemeine Theorie der Wärmespannungen in Umdrehungskörpern und deren Anwendung auf Hohlzylinder; für das Verhalten der Zylinder-Enden wird eine angenäherte Lösung gegeben, welche zu sehr interessanten Ergebnissen führt.

Im 5. Abschnitt werden die allgemeinen Sätze über Formänderungsarbeit erörtert und es wird deren Anwendung an einigen Beispielen gezeigt. Die zweite Hälfte dieses Abschnittes ist der Betrachtung der selten behandelten Eigenspannungen von Körpern gewidmet, jener Spannungen, welche von den Vorgängen bei der Herstellung durch Gießen, Schmieden, Walzen, Härten usw. abhängig sind.

Der 6. Abschnitt bringt die Hertz'sche Theorie der Härte unter Beschränkung auf den praktisch wichtigen Fall kreisförmiger Druckflächen. Es folgt die Herleitung der Formeln für die Berührung von Kugeln, rechtwinklig gekreuzten Zylindern und der Untersuchung des Spannungszustandes der Walzen in Brückenlagern, wobei die Spannungsfunktion wieder Anwendung findet. Ein weiterer Paragraph bringt die Berechnung der Spannungsverteilung im durchlochten Stabe nach Kirsch; dann folgen Betrachtungen über den Spannungszustand im lockeren Erdkörper und zum Schluß die Besprechung gewisser Gesetzmäßigkeiten bei der experimentellen Untersuchung von Steinen mit Vorschlägen für die Aufstellung von Wertziffern zur Beurteilung der Verwendbarkeit solcher Materialien.

Aus Vorstehendem ist zu ersehen, welche Fülle verschiedenartiger Probleme in diesem Buche verarbeitet ist. Die Behandlung ist sehr eingehend und stets auf das Physikalisch-Anschauliche gerichtet. Wer die früheren Bände der Vorlesungen des Verfassers über technische Mechanik kennt, wird sich auch hier wieder an der breiten, durch zahlreiche interessante Nebenbemerkungen und Anregungen gewürzten Darstellung freuen können. —

Hamburg.

G. Kapsch.

G. C. Mehrrens, Eisenbrückenbau. I. Bd. Vorlesungen über Ingenieurwissenschaften. II. Teil. Leipzig 1908. Verlag von Wilhelm Engelmann. Pr. M. 40, geb. M. 42. —

Das vorliegende Werk bildet den ersten Band eines auf 3 Bände berechneten Lehrbuches über Eisenbrückenbau, das sich als zweiter Teil früheren Veröffentlichungen des Verfassers anschließt, die, ebenfalls in 3 Bänden, das Gebiet der Statik und Festigkeitslehre umfassen. Das Werk stellt eine Verarbeitung des Lehrstoffes dar, den Mehrrens an der Technischen Hochschule in Dresden vorzutragen hat, natürlich entsprechend umgestaltet, erweitert oder verkürzt und nicht nur für den Studierenden, sondern auch für die Bedürfnisse der Praxis berechnet. Der vorliegende 1. Band behandelt auf etwa 800 Seiten (gr. 8°), durchsetzt mit zahlreichen Abbildungen, die Gesamtanordnung der festen Eisenbrücken und ihre geschichtliche Entwicklung bis auf die Gegenwart. Der Band ist von längeren statischen Entwicklungen frei gehalten, da, wo diese zur Erläuterung hinzugezogen werden müssen, auf die früheren Veröffentlichungen hingewiesen werden konnte. Der II. Band wird die baulichen Einzelheiten fester Eisenbrücken der Neuzeit mit statischer Begründung, der III. Band schließlich besondere Arten und die Herstellung von Eisenbrücken umfassen. Das Werk soll im Jahre 1912 vollendet vorliegen.

Verfasser hat mit der Anordnung des Stoffes insofern einen neuen Weg betreten, als er die geschichtliche Entwicklung in den Vordergrund stellt und in einer in Lehrbüchern bisher nicht üblichen Ausführlichkeit vorträgt. „Den Wert verschiedener Bauanordnungen für die Gegenwart richtig zu beurteilen und dabei zu entscheiden, was im Brückenbau heute als veraltet mit Recht bei Seite zu lassen ist, lernt man nach meiner Meinung auf keinem besse-

ren als dem geschichtlichen Wege“. Mit diesen Worten begründet Verfasser das von ihm eingeschlagene Verfahren. Das trifft zweifellos zu für Denjenigen, der die Einzelheiten bereits beherrscht und nun mit gereifterem Urteil die Gründe zu erfassen vermag, die zu einer Entwicklung in bestimmter Richtung führen mußten. Zweifelhaft will es uns dagegen scheinen, ob der Anfänger, der junge Studierende, bei dem die Neigung, sich in den historischen Zusammenhang der Dinge zu vertiefen, ohnehin noch nicht stärker entwickelt zu sein pflegt, auf diesem Wege rascherer Erkenntnis zuzuführen ist. Das ist allerdings eine Frage rein pädagogischer Natur, die den Wert des Werkes, an sich betrachtet, nicht beeinflusst, in dem Mehrrens einen Ueberblick über die geschichtliche Entwicklung der Eisenbrücken gibt, wie er in dieser zusammenfassenden Darstellung und klaren Gliederung bisher noch von keiner anderen Seite gegeben worden ist. Die früheren Einzel-Arbeiten des Verfassers auf ähnlichem Gebiete kommen ihm dabei trefflich zu statten.

Der Inhalt des Bandes gliedert sich in zwei Hauptabschnitte: Eisenbrücken und Eisen im allgemeinen und die geschichtliche Entwicklung des Eisenbrückenbaues. Im ersten Abschnitt wird nach einigen Begriffserklärungen eine kurze geschichtliche Uebersicht über die Gesamtentwicklung des Brückenbaues vom Altertum bis zum Beginn des Eisenbaues im Anfang des 19. Jahrhunderts gegeben, dann folgen Angaben über das Eisen in hütten- und bautechnischer Beziehung, über Belastungen und zulässige Spannungen des Ueberbaues, über Niete und Schrauben als Verbandmittel und schließlich über die Gesamtanordnung einer festen Eisenbrücke. Damit sind die unbedingt erforderlichen Grundlagen zum Verständnis des zweiten Abschnittes gegeben. Die geschichtliche Entwicklung ist bis in die Gegenwart durchgeführt und es werden drei Hauptabschnitte unterschieden: bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, als das Gußeisen im Wettbewerb gegen das Schweißeisen beim Brückenbau zurücktrat, die Zeit der Herrschaft des letzteren Materials und die Neuzeit, die mit der Einführung des Flußmetalles in den beiden letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts einsetzt. In einem Anhang sind Angaben über die gewalzten Formeisen des In- und Auslandes, über Belastungen und zulässige Spannungen eiserner Brücken in Deutschland, über Bedingungen für die Ausführung von Brücken usw. beigelegt. Ein reiches Abbildungsmaterial ist den Ausführungen beigegeben. Daß diese, neben Systemskizzen, vorwiegend in Aufnahmen der fertigen Bauwerke nach der Natur bestehen, ist ebenfalls eine noch ungewohnte Erscheinung in einem Lehrbuche der Ingenieur-Wissenschaft, hier aber durchaus am Platze, denn der Eisenbrückenbau darf, wie Mehrrens mit Recht betont, nicht nur das Ergebnis einer Errechnung des geringsten Materialbedarfes sein, sondern Ingenieur-Wissenschaft muß sich hier vereinen mit Ingenieur-Kunst und auch der Baukünstler hat mitzusprechen, soll wirklich ein großes Werk entstehen. Daher ist die Wiedergabe der Bauwerke in ihrer Umgebung von Wert.

Auf den reichen Inhalt des Werkes, dem auch eine Reihe übersichtlicher historischer Tabellen beigegeben sind, näher einzugehen, müssen wir uns versagen. Jeder Ingenieur, der seinen Beruf nicht handwerksmäßig betreibt, sondern auch dem Zusammenhang der Dinge auf den Grund zu gehen geneigt ist, wird an dem anregend geschriebenen Werk seine Freude haben und eine Fülle der Belehrung aus ihm schöpfen können. —

Fr. E.

Brockhaus' Konversations-Lexikon. 14. Auflage. Ausgabe 1908. 17 Bände. Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig, Wien, Berlin. Preis für den geb. Band 12 M. —

Hundert Jahre waren im Vorjahre verflossen, seit das erste deutsche Konversations-Lexikon, ein Werk von 6 kleinen Oktavbändchen, zum Abschluß kam. Das Unternehmen konnte sich aber nicht halten, entsprach auch noch nicht entfernt dem Begriff eines alle Wissensgebiete umfassenden Nachschlagebuches, den wir heute mit der Bezeichnung eines „Konversations-Lexikons“ verbinden. Friedr. Arnold Brockhaus, der Begründer des nach ihm benannten Verlages, erkannte aber den guten Kern, der in der Sache steckte, kaufte das Unternehmen auf und brachte in den Jahren 1812—1818 mit einem Stabe sachkundiger Mitarbeiter in der ersten Auflage des „Brockhaus“ die Grundlage zustande, auf der sich dann das Unternehmen bis zu seiner heutigen Höhe entwickeln konnte. Eine stetige Vermehrung des Umfanges, eine Vertiefung des Inhaltes und eine immer reichere Ausstattung mit Abbildungen, Plänen, Karten kennzeichnet die sich rasch folgenden neuen Auflagen. Die Ausgabe 1908 der 14. Auflage ist zwar keine Neuauflage des Werkes, läßt aber gegenüber der revidierten Jubiläumsausgabe fast auf allen Gebieten die große Sorgfalt erkennen, mit der die Herausgeber der Weiterent-

wicklung auf den verschiedensten Wissensgebieten gefolgt sind. Das gilt insbesondere von den die Geschichte, die sozialen Verhältnisse, das Verkehrswesen, die Statistik behandelnden Gebieten. Sorgfältig sind auch alle Landkarten bezüglich der neuen Entdeckungen und der Verschiebung der politischen Grenzen, ebenso alle zum Verkehrswesen gehörigen Tabellen und Karten durchgesehen und ergänzt. Desgleichen sind bei einer ganzen Reihe von Stadtplänen die Umgestaltungen zu verfolgen, die dort in den letzten Jahren stattgefunden haben. Einige Tafeln sind auch ausgewechselt und durch zeitgemäßere ersetzt. Vielfach ist bei den Plänen und Karten durch schärfere Farben-Unterschiede die Deutlichkeit erhöht, sodaß dieser Teil des Abbildungs-Materiales, ebenso wie die zahlreichen schönen Chromotafeln als ein ganz ausgezeichneter bezeichnet werden darf. Mit Genugtuung können wir feststellen, daß neben den trefflichen Artikeln über Geschichte, Erd- und Völkerkunde, Literatur und Kunst, sowie beschreibende Naturwissenschaften auch die Fortschritte der Technik und Baukunst in immer steigendem Maße beachtet und besprochen werden, z. T. auch eine reiche und gute Illustrierung erfahren haben. Allerdings will es uns scheinen, als wenn der neueren Baukunst gegenüber etwas weniger Zurückhaltung geübt werden sollte, und als ob hier der eine oder andere Vertreter der neueren Zeit besonders genannt werden könnte, der diese Erwähnung vielleicht in höherem Maße verdient hätte als mancher, vielleicht bald wieder vergessene Schriftsteller. Auch bezüglich der Darstellungsweise der Abbildungen neuester Beispiele der Baukunst fällt auf, daß hier noch immer am Holzschnitt festgehalten wird, der doch immer nur ein schwaches Bild der tatsächlichen Wirkung geben kann. Bei neueren Ingenieurwerken ist z. T. mit Erfolg die unmittelbare Wiedergabe nach photographischen Aufnahmen erfolgt, das sollte ganz besonders auch der Baukunst und allgemeinen Kunst zu gute kommen. Gegenüber dem hohen, bei jeder Neuauflage steigenden Wert des ganzen Werkes treten diese Ausstellungen aber weit zurück. Es bleibt ein außerordentlich wertvolles Material, das, von Fachleuten mit genauer Sachkenntnis bearbeitet, in der neuen Auflage des „Brockhaus“ geboten wird. —

Meyers Großes Konversations-Lexikon. Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. Einundzwanzigster Band: Ergänzungen und Nachträge. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut. 1909. Preis 12 M.

Dieser einundzwanzigste Band enthält neben einem Gesamtverzeichnis der Beilagen zu den abgeschlossenen 21 Bänden alle die Ergänzungen und Nachträge, die sich durch die Entwicklung auf allen Gebieten seit Erscheinen dieser Auflage nötig gemacht haben und vervollständigt das Werk bis auf den Tag des Erscheinens des Ergänzungsbandes. Staatengeschichte, Kolonien und Schutzgebiete, Forschungsreisen, Volkszählungen, Gesetzgebung, Erfindungen, Biographien und Nekrologe finden eine Fortsetzung bis zu den jüngsten Tagen. Die Grundsätze für die Darstellung sind die gleichen wie bei den übrigen Bänden. Im Einzelnen seien aus unserem Arbeitsgebiete genannt die Artikel: Archäologische Ausgrabungen, Ausstellungen, Autogenes Schneiden und Schweißen, Karl v. Bach, Batik-Druck (mit schöner Tafel), Baufach, Baupolizei, Behrens, Beltrami, Billing, Brücken (mit 2 trefflichen Tafeln), Bubendey, Dachgärten, Eisenbahnen (unterseeische), Eisenbeton, Elektrische Eisenbahnen, Elektrische Kraftübertragung, Fahren (mit guter Tafel), Flechtbänder (mit schöner Tafel), Gartenstädte, Kunstglasuren (mit prächtiger farbiger Tafel), Ingenieurtechnik des Altertums, Luftschiffahrt (m. Taf.), Landgewinnungsarbeiten an der Nordseeküste, Rathaus (mit zwei Tafeln, einer guten und einer weniger guten), Raumkunst (mit einer ausgezeichneten Tafel), Schulhäuser (mit guter Tafel), Städtebau, Stadttore (mit ausgezeichneter Tafel), Teppiche (mit prächtiger farbiger und guter schwarzer Tafel), Transportvorrichtungen (m. Taf.), Volkskunst (m. Taf.), Ausnutzung der Wasserkräfte (m. Taf.), Zeugdruck (mit schönen farbigen Tafeln) usw. Man sieht aus dieser kurzen Aufzählung, wie reichhaltig der Ergänzungsband ist. Sehr zahlreich sind die durch Sterne kenntlich gemachten neuen Artikel. Zubegrüßen ist, daß auch jüngere Vertreter der wissenschaftlichen und künstlerischen Kultur Aufnahme gefunden haben, doch will es uns scheinen, als ob hier eine weniger einseitige Berücksichtigung noch Platz greifen könnte. Dankbar bemerken wir den von uns bei der Besprechung früherer Bände gewünschten Fortschritt in der Herstellung des Illustrationsmateriales. Der meist unzulängliche technische Holzschnitt ist mit geringen Ausnahmen verlassen; an seine Stelle traten die treuere Reproduktion nach Photographie oder die farbige Tafel. Im Farbendruck ist Vorbildliches geleistet. Ein frischer Fortschritt in der Bearbeitung und Ausstattung des Werkes ist unverkennbar und dankbar zu würdigen. —

Meyers kleines Konversations-Lexikon. Siebente, gänzlich

neubearbeitete und vermehrte Auflage in sechs Bänden. Sechster Band: Schönberg bis Zywiec und Nachträge. Leipzig und Berlin, Bibliograph. Institut. 1909. Pr. 12 M.

Die Ausgabe des Schlußbandes dieses sechsbändigen Konversations-Lexikons beendet ein Unternehmen, das in mehr als einer Beziehung Beachtung verdient. Ein Werk, das in 6 Bänden auf rd. 6100 Druckseiten etwa 136 000 Artikel und dazu noch 639 Illustrationstafeln und 127 selbstständige Textbeilagen enthält, stellt in dieser gedrängten Form eine solche ungeheure Summe von Wissen und Auskunft dar, daß ihr nichts Ähnliches an die Seite zu setzen ist. Und bei aller Zusammendrängung des Stoffes war es möglich, das Werk auf das reichste mit Karten, farbigen und schwarzen Tafeln, sowie zahlreichen Textfiguren zu illustrieren. Dieses Illustrationsmaterial ist durchgehends ausgezeichnet. Bei den Artikeln darf man nicht abgerundete Abhandlungen erwarten, sondern lediglich kurze, sachliche Angaben, oft unvermittelt neben einander gestellt. Das ist bei der Verarbeitung einer so außerordentlichen Menge von Stoff nicht anders möglich. Bewundernswert ist, wie stets das Wesentliche getroffen wurde. Ein dem Bande angefügter Anhang: „Nachträge und Ergänzungen“ beschränkt sich in der Hauptsache auf wichtige neuere Daten und Zusätze für Artikel aller Gebiete; dabei sind eine große Reihe neuer Stichworte, die auch hier durch Stern kenntlich gemacht wurden, aufgenommen worden. —

Vermischtes.

Dienststunden der Abteilung III (Bauabteilung) des kgl. Polizei-Präsidiums in Berlin, Magazin-Str. 3/5. In Abänderung der Verfügung vom 3. April 1907 wurde bestimmt, daß bei der Abteilung III und bei den ihr unterstellten Dienststellen einheitliche Dienststunden eingeführt werden und zwar für die Wintermonate vom 1. Oktober bis zum 31. März von 8 $\frac{1}{2}$ Uhr vormittags bis 3 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags, und für die Sommermonate vom 1. April bis zum 30. September von 8 Uhr vormittags bis 3 Uhr nachmittags. Als Sprechstunde für das Publikum wird für Werktag, mit Ausnahme Mittwoch, die Zeit von 12 bis 1 Uhr festgesetzt. Der Sonntags- und Nachmittagsdienst kommt in Fortfall.

Die in der Verfügung enthaltene Festsetzung der „Sprechstunde für das Publikum“ auf die Zeit von 12—1 Uhr mittags (mit Ausnahme des Mittwochs) regelt nur die Sprechzeit des Dirigenten, der Dezernenten, Bauinspektoren und sonstigen höheren Beamten anderweitig, während die „Auskunftserteilung“ durch einen Bureau-Beamten darüber, ob und wem die Angelegenheit bei der Behörde zur Bearbeitung vorliegt, nach wie vor in der Zeit von 11—12 Uhr vormittags im Zimmer No. 88 stattfindet. —

Wettbewerbe.

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Bezirkskrankenhaus in Geislingen, beschränkt auf 5 eingeladene Architekten von Stuttgart, sowie auf die im Oberamtsbezirk Geislingen ansässigen Architekten, waren 17 Arbeiten eingelaufen. Die 3 Preise errang die Firma Beck & Hornberger und Mössner in Stuttgart und Dresden. Dem Preisgericht gehörten u. a. an Ob.-Brt. Jassoy, Brt. Wolz und Prof. Schmohl aus Stuttgart. —

In einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für ein neues städtisches Krankenhaus in Arnsberg, zu dem 14 Arbeiten vorlagen, erhielten den I. Preis von 1000 M. die Hrn. Gebr. Langenberg in Cassel. Den II. Preis von 800 M. errang Hr. Fr. Vogt in Elberfeld, den III. Preis von 600 M. Hr. Heinr. Balser in Hagen. Dem Preisgericht gehörten u. a. an die Hrn. Landesbrt. Röse aus Cassel, Arch. Düchting aus Dortmund und Stadtbmstr. Steinhoff aus Arnsberg. —

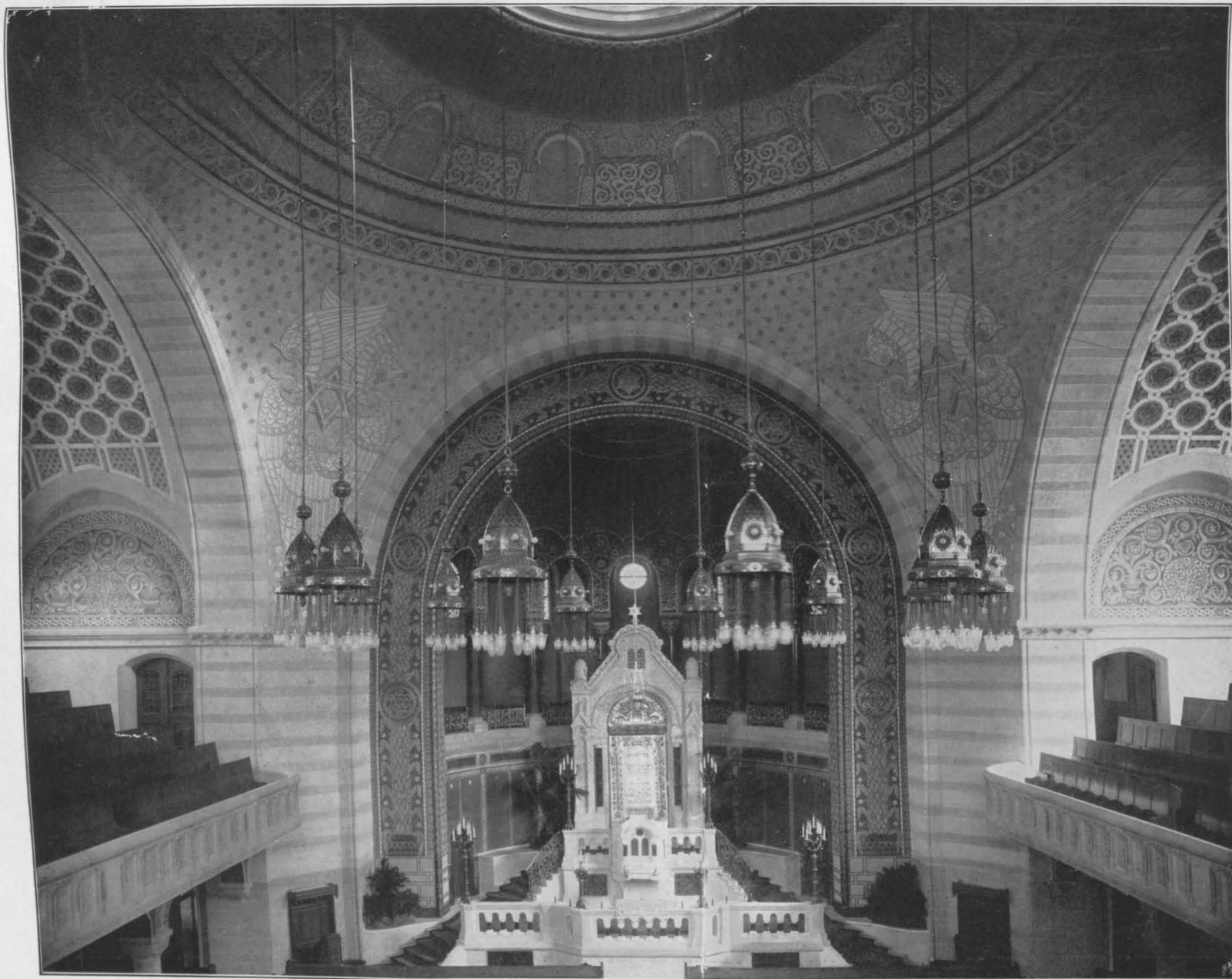
In dem Wettbewerb zur Erlangung von Bebauungsplänen für die Ortslage Triller in Saarbrücken liefen 52 Arbeiten ein. I. Preis den Hrn. W. Eberhardt und H. Hennes in Stuttgart; II. Preis Hrn. J. Raich in Mannheim; III. Preis den Hrn. J. Grotzinger und J. Weyer in Mainz. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Hrn. J. Frantz in Mainz, Fr. Kulemann in Saarbrücken und Entwurf „Landhausviertel Triller“. Lobende Erwähnung fanden die Entwürfe „M“, Kreis mit roten Feldern, „Einfach“, „Durchführbar“. —

Wettbewerb Schloßbrunn-Kolonnade Karlsbad. Wie aus Karlsbad berichtet wird, hat die Stadt den Architekten Prof. Friedrich Ohmann, k. k. Oberbaurat in Wien, mit den Arbeiten für die Errichtung der Schloßbrunn-Kolonnaden betraut. Ohmann hatte in dem bez. Wettbewerb einen der 3 gleichen Preise davongetragen. Für die Neuanlagen hat die Stadt die beiden Häuser „Stadt Rom“ und „Stadt Weimar“ angekauft; sie werden niedergelegt. —

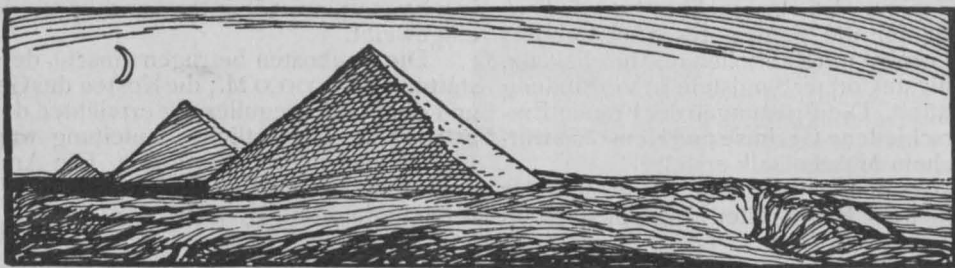
Inhalt: Die Dorfkirche. — Literatur. — Vermischtes. — Wettbewerbe.

Hierzu eine Bildbeilage: Die Dorfkirche.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



EUERE SYNAGOGEN.*
 I.: SYNAGOGUE IN PO-
 SEN.*ARCHITEKTEN:
 CREMER & WOLFFEN-
 STEIN, KÖNIGL. BAU-
 RÄTE IN BERLIN.*
 === DEUTSCHE ===
 ** BAUZEITUNG **
 XLIII. JAHRGANG 1909
 * * * NO. 89. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. NO. 89. BERLIN, 6. NOVEMBER 1909.

Neuere Synagogen.

Architekten: Cremer & Wolfenstein, kgl. Bauräte in Berlin.

I. Die neue Synagoge in Posen.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 611, 612 u. 613.



Der Auftrag zur Ausführung einer neuen Synagoge in Posen, das unter etwa 140 000 Einwohnern eine jüdische Gemeinde von ungefähr 6000 Seelen besitzt, wurde durch die Arch. Cremer & Wolfenstein, kgl. Bauräte in Berlin, in einem engeren Wettbewerb erstritten, zu dem 7 Teilnehmer eingeladen waren. Der mit dem I.

Preis gekrönte Entwurf wurde zur Ausführung bestimmt. Das für die Errichtung des Gotteshauses gewählte Gelände ist ein freier Platz an der Peripherie der Altstadt von Posen, unweit der alten Synagoge, der von der Teich-, der Wronker-, der kleinen Gerber- und der Juden-Straße umzogen wird. Die Platz- und Straßenverhältnisse, sowie die unmittelbare Nachbarschaft des Wronker-Platzes wiesen darauf hin, die Synagoge als eine Zentralanlage zu entwerfen, deren Mittelpunkt ein Kuppelraum von 17 m Spannweite ist, an welchen sich gemäß dem Grundriß S. 612 an drei Seiten nicht sehr tiefe Querarme von 14 m Spannweite anschließen. Die vierte Seite des Mittelraumes dieses ausgesprochenen Zentralbaues weitet sich zu einer halbkreisförmigen Apsis, in welcher das Allerheiligste aufgestellt ist und die konzentrisch von einer Tribüne für den Sängerkhor begleitet wird. Um diesen Kern der Anlage legen sich in strenger Zusammenfassung und in klarer Uebersichtlichkeit die Nebenräume. Durch eine tiefe Eingangsnische gelangen die Besucher des Tempels in eine dreiteilige gewölbte Vorhalle, an deren beiden Stirnseiten die Garderoben liegen, von welchen aus ein symmetrisch zum Zugang gelegener Austritt unmittelbar in den inneren Tempelraum führt. Andererseits sind von den beiden Garderoben aus die an der Vorderseite gelegenen Aborte zugänglich. In der Achse der beiden Garderoben liegen an der Vorderseite, für den stufenweisen Aufbau der Baugruppe gute Motive darbietend, die halbkreisrunden Treppenhäuser, die zu den Emporen führen. An der rückwärtigen Seite befindet sich in der Hauptachse die an der Lichtseite polygonal ausgebaute Wochentags-Synagoge, zu ihren beiden Seiten liegen

Räume für den Rabbiner und den Kantor. Diese Räume sind von einem halbkreisförmigen Gang zugänglich, der unter der Sängertribüne liegt, zu welcher an beiden Seiten dieses Ganges Wendeltreppen Zutritt gewähren. Unter dieser Raumgruppe liegt, wie aus dem Schnitt S. 612 zu erkennen ist, die Wohnung des Kastellans. Das Erdgeschoß enthält 600 Männerplätze; der Raum gestattet es, die Zahl dieser Plätze bei eintretender Notwendigkeit noch um 100 zu vermehren. Die Emporen umfassen die gleiche Zahl Frauenplätze. Die Größe der Sitze beträgt 58 : 100 cm.

Das Äußere ist über einem Sockel aus Granit als Backsteinfugenbau ausgeführt; das Format der Steine ist das Klosterformat. Bescheidene ornamentale Wirkungen sind an ausgezeichneten Punkten durch netzförmige Flächenbildungen erzielt. Uebereinstimmend mit dem Backstein-Material der Fassaden ist der größte Teil der Dächer mit Dachziegeln in der Form von Mönch und Nonne gedeckt. Bei den runden Treppenvorbauten der Vorderfassade sind dadurch interessante Wirkungen erzielt worden. Die Kuppel und die sie begleitenden Eckbildungen wurden mit Kupfer gedeckt, dessen Edelmetall einst mit der Farbe des Tonmaterials trefflich zusammengehen wird.

In schöner Steigerung baut sich die Baugruppe von der niedrigen Vorhalle bis zu der hochragenden Kuppel auf. Die geschlossene Wirkung der Grundriß-Anlage ist auch auf den Aufbau übertragen, der in sich die zur Steigerung der Wirkung nötigen Maßstäbe findet.

Bemerkenswert ist die Dekoration des Innenraumes, wie sie sich auf unserer Bildbeilage darstellt. An der Zwickel-Kuppel mit Oberlicht sind in flacher Antragsarbeit nach den Entwürfen des Bildhauers Prof. G. Riegelmann in Charlottenburg die 12 Tore Jerusalems dargestellt, die Zwickel selbst sind durch große Cherubim-Flügel geschmückt. Dem Schmuck der Kuppelschale entsprechend wurden 12 bronzene Lampen in Form von Moschee-Lampen frei in den Raum herabhängend zur künstlichen Beleuchtung gewählt. Die eindrucksvollen Tonnen der an den Kuppelraum sich anlegenden Kreuzarme sind durch eine schöne Kassettenteilung ausgezeichnet. Die wirkungsvolle Dekorationsmalerei des Hauptraumes wurde durch Julius Senft in Berlin ausgeführt. In der Wirkung des Inne-

ren sprechen die Kunstverglasungen mit, die das volle Tageslicht einlassen, dabei aber die festliche und feierliche Wirkung nicht beeinträchtigen, sondern unterstützen. Bei der Wirkung des Inneren sprechen aber auch die Materialien der Architekturteile mit. Für die Säulen unter den Emporen des Frauenchores wurde Dorlaer Muschelkalk, für die Säulen des Sängerkchores Fichtelgebirgs-Porphyr mit Kapitellen aus Muschelkalk, für das Allerheiligste Cottaer Sandstein in Verbindung mit Marmor gewählt. Die Brüstungen der Frauen-Emporen, sowie verschiedene Gesimse und Konsolen wurden aus künstlichem Muschelkalk erstellt.

Die infolge des ungünstigen Baugrundes und der darin vorgefundenen Reste alter Festungsmauern

schwierigen und kostspieligen Gründungsarbeiten waren der Aktien-Gesellschaft für Beton- und Monierbau in Berlin übertragen.

Die Bauausführung beanspruchte einen Zeitraum von 1½ Jahren; am 6. März 1906 fand die Grundsteinlegung statt, am 5. September 1907 wurde der Tempel eingeweiht.

Die Baukosten betragen einschl. der inneren Ausstattung rd. 600 000 M.; die Kosten des Grunderwerbes und der Straßenregulierung erreichten den Betrag von 250 000 M. Die örtliche Bauleitung war Hrn. Franz Hauck aus Berlin übertragen. Die Architekten rühmen seine ausgezeichnete Sachkenntnis, seine Gewissenhaftigkeit und Umsicht. —

Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen.

I. Die Entwicklung Berlins unter dem Einfluß des Eisenbahn- und Straßenbahnnetzes.

Vor Eröffnung der Stadtbahn, welche Berlin von Osten nach Westen durchzieht, bot die Stadt ein von dem jetzigen grundverschiedenes Bild. Eine räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte im heutigen Sinne war noch nicht eingetreten. Die Angestellten wohnten so nahe an den Arbeitsstellen, daß die Benutzung eines Verkehrsmittels unnötig erschien. Ein Teil der inneren Stadt, namentlich in der Umgebung des jetzt verschwundenen Königsgrabens, wies mit seinen engen Straßen und baufälligen Häusern recht ungünstige gesundheitliche Verhältnisse auf, aber auch in neueren Stadtvierteln, namentlich in dem industriereichen Nordosten, Osten und Südosten war die Dichtigkeit der Bevölkerung allmählich eine derartige geworden, daß die Beschaffung von Verkehrsmitteln, welche die Besiedelung weiter draußen liegender Gebiete ermöglichte, wünschenswert erschien.

Auch der Ausbau des Pferdeisenbahnnetzes (1865 wurde die erste Pferdeisenbahn nach Charlottenburg eröffnet, 1873 begann die große Berliner Pferdeisenbahn zunächst die vom Stadttinneren ausgehenden in die Vorstädte führenden breiteren Streckzüge mit Gleisen zu belegen) und die im Jahre 1871 eröffnete, die Stadt im weiten Bogen umziehende Ringbahn konnten an der Art der Besiedelung Berlins wenig ändern; bei der Straßenbahn waren es insbesondere die hohen Fahrpreise und der geringe Fassungsraum der Wagen, bei der Ringbahn die ungünstige Linienführung, die ihre Benutzung als Beförderungsmittel für den sogenannten Wohnverkehr unmöglich machten.

Einen wesentlichen Wandel in diesen Zuständen rief die am 7. Februar 1882 eröffnete Berliner Stadt-Eisenbahn hervor. Ihr ist es hauptsächlich zu verdanken, daß die innere Stadt Geschäftsstadt wurde und daß weite Gebiete, namentlich von Charlottenburg, als Wohngebiete erschlossen wurden. Gleichzeitig ermöglichte die Stadtbahn auch die Hineinführung der Ringbahnzüge, sowie der östlichen und westlichen Vorortlinien in das Stadttinnere und erschloß auch hierdurch neue Wohngebiete, wenn auch zunächst der Ausflugsverkehr von den Vorortlinien schneller Besitz ergriff als der Wohnverkehr.

Einen wesentlichen, ja entscheidenden Einfluß auf die Verkehrsentwicklung auf der Stadt- und Ringbahn und den Vorortlinien der Fernbahn hatte die Schaffung eines von dem allgemeinen Tarif abweichenden besonders billigen und einfachen Stadt- und Vororttarifes, der in der heutigen Gestalt im Jahre 1891 zur Einführung gelangte. Der Stadt- und Ringbahntarif besitzt zwei Verkehrsgruppen: Die erste Gruppe umfaßt den Verkehr bis zur 5. auf die Ausgangsstation folgenden Station; der Fahrpreis beträgt 10 Pf. in III., 15 Pf. in II. Klasse. Die zweite Gruppe umfaßt die gesamte Stadt- und Ringbahn; ihr Fahrpreis beträgt 20 bzw. 30 Pf. Die Monatskarten kosten in der ersten Gruppe 3 M. und 4,5 M., in der zweiten Gruppe 4,5 M. und 7 M. Der Vororttarif stuft sich nach Entfernungen ab. Von dem Berliner Endbahnhof bzw. der entsprechenden Stadt- und Ringbahnstation aus gerechnet werden für die ersten 7,5 km 10 Pf., für 15 km 20 Pf. in der III. Klasse erhoben. Innerhalb dieses Gebietes beträgt also der Fahrpreis 1,3 Pf. für 1 km (1. Zone), für die anstoßenden weiteren 5 km (2. Zone) werden 10 Pf., d. h. 2 Pf./1 km erhoben, in der daran schließenden 3. Zone werden 3 Pf./1 km, d. h. die jetzt gültigen allgemeinen Tarifsätze berechnet. Man kann also sagen, daß der ermäßigte Vororttarif für einen Umkreis von 20 km von den Berliner Endbahnhöfen gerechnet seine Gültigkeit hat. Im Gebiet des Vorortverkehrs gilt der normale Zeitkartentarif. Beispielsweise werden für die 4,8 km lange Strecke Berlin-Wanneseebahnhof—Friedenau (einschließlich Fahrkartensteuer) III. Klasse 3,3 M., II. Klasse 5 M., für die 6,8 km lange Strecke Berlin—Steglitz 4,7 M. bzw. 7,2 M. erhoben. Für Familien-

angehörige werden im Vorortverkehr Nebenkarten zum halben Preise ausgegeben.

Der unter dem Einfluß dieser Verkehrspolitik außerordentlich stark anwachsende Verkehr machte sehr bald die räumliche Trennung des Lokalverkehrs vom Fernverkehr notwendig. So wurden zunächst auf der Ringbahn besondere Gleise für den Personenverkehr angelegt; von den Vorortstrecken erhielt als erste die Potsdamer Bahn besondere Vorortgleise (Wanneseebahn), später wurden auch auf der Anhalter, Schlesischen, Ostbahn (bis Kaulsdorf), der Stettiner und Nordbahn, nach Grunewald und endlich auf der Görlitzer Bahn eigene Gleise für den Vorortverkehr angelegt. Gleichzeitig wurden überall die Zugänge zu den Bahnsteigen schienenfrei hergestellt, die Wegübergänge in Schienenhöhe größtenteils beseitigt. Die jetzt fast vollständig durchgeführte örtliche Trennung des Vorortverkehrs vom Fernverkehr ermöglichte für den Vorortverkehr die Durchführung eines starren Fahrplanes und enger Zugfolge, beides Vorbedingungen für die günstige Entwicklung des Ortsverkehrs.

In dem heutigen Zustande stellt das Bahnnetz der Stadt- und Ringbahn und der Vorortlinien (Abbildung 1, S. 614) ein in sich geschlossenes weit verzweigtes Schnellbahnnetz ersten Ranges dar, dem hauptsächlich die heutige Gestaltung Groß-Berlins zu verdanken ist. Ueberall an den Vorortlinien entstanden neue Wohngebiete, die zum Teil, wie an der Wanneseebahn, sowie an den vom Stettiner Bahnhof ausgehenden Linien geschlossene Bebauung, im übrigen vorwiegend offene Bebauung aufweisen. Neue Stationen wurden da angelegt, wo die Interessenten die Baukosten übernahmen und für die Deckung der Betriebsausgaben für die ersten Jahre in irgend einer Form Gewähr leisteten. Auch auf dem Nordring hat sich, da er allmählich eingebaut wurde, ein lebhafter innerer Stadtverkehr entwickelt. Bautechnisch bemerkenswert ist die Gestaltung der Knotenpunkt-Stationen, welche fast

I. Zusammenstellung des Personenverkehrs und der Einnahmen der Stadt- und Ringbahn im Jahre 1902		Reisende	Einnahme	Durchschnitts-Einnahme vom Reisenden	Prozentualer Anteil vom Reisenden
		(Millionen)	(Mill. M.)	(Pfg.)	(%)
Auf Fahrkarten II. Klasse		5,902	1,046	17,7	
Auf Fahrkarten III. Klasse		35,214	4,076	11,6	
Auf Arbeiterkarten III. Klasse		19,843	1,046	5,3	
Zusammen auf Fahrkarten:		60,959	6,168	10,1	
Auf Zeitkarten II. Kl., je nachdem auf 1 Zeitkarte					
monatlich 60		8,277	0,706	8,5	
oder 90		12,416		5,7	
oder 120		16,554		4,3	
Fahrten gerechnet werden.					
Auf Zeitkarten III. Kl., je nachdem auf 1 Zeitkarte					
monatlich 60		22,475	1,313	5,8	
oder 90		33,712		3,9	
oder 120		44,950		2,9	
Fahrten gerechnet werden.					
Zusammen auf Zeitkarten, je nachdem auf 1 Zeitkarte					
monatlich 60		30,752	2,019	6,6	33
oder 90		46,128		4,4	43
oder 120		61,504		3,3	50
Fahrten gerechnet werden.					
Insgesamt, je nachdem auf 1 Zeitkarte					
monatlich 60		91,711	8,187	8,9	
oder 90		107,087		7,6	
oder 120		122,463		6,7	
Fahrten gerechnet werden.					

überall so eingerichtet sind, daß ein Uebergehen von einer Bahnlinie auf die andere tunlichst ohne Durchschreiten der Sperre möglich ist. (Gesundbrunnen, Putlitzstraße, Papestraße, Stralau-Rummelsburg u. a.)

Betriebstechnisch bemerkenswert sind die außerordent-

dieser Bahnlinie. An den Abzweigungsstellen und an den Stellen, wo die Stadtringzüge und die nach dem Potsdamer Bahnhof geleiteten Südringzüge vom Völlring abzweigen, entstanden zahlreiche Gabelungspunkte, welche ursprünglich Plankreuzungen der verschiedenen Richtungen auf-

wiesen. Wenn auch diese Plankreuzungen überall da, wo es technisch möglich war, allmählich in schienenfreie Kreuzungen umgewandelt sind, so bleiben doch die zahlreichen Verkettungen bestehen, welche auf die Leistungsfähigkeit der einzelnen Linien ungünstig einwirken. Heute wird der Grundsatz allgemein anerkannt, daß Linien-Verkettungen in städtischen Schnellverkehrsnetzen vermieden werden sollen und ein Beispiel für den vollständigen Wegfall von Linien-Verkettung bietet die Pariser Stadtbahn.¹⁾

Trotz dieser ungünstigen Betriebsweise, die sich nach Lage der Verhältnisse kaum wesentlich ändern läßt, ist die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn eine recht beträchtliche. Die Züge verkehren auf ihr in Abständen bis zu $2\frac{1}{2}$ Minuten, d. h.: bei einer Zuglänge von 13 zweiachsigen Wagen werden stündlich in jeder Richtung $24 \times 500 = 12\,000$ Sitzplätze gefahren. Abbildung 1 zeigt das gesamte Linienetz des Berliner Vorortverkehrs, Abbildung 2 läßt erkennen, wie sich der Verkehr im Jahre 1904 auf einzelne Bahnhöfe verteilte. Trotz dieser großen Betriebsleistung ist die Stadtbahn heute an der Grenze ihrer Aufnahmefähigkeit angelangt und kann zeitweise den ihr zufallenden Verkehr nicht mehr bewältigen. Eine wesentliche Verbesserung der Betriebs-Verhältnisse erhofft man von der Einführung des elektrischen Betriebes auf dem Stadt- und Vorortbahnnetz, welches zwar grundsätzlich beschlossen ist, an deren Ausführung man jedoch noch nicht herantrat, weil die Höhe der Umwandlungskosten (man spricht von 500 Millionen Mark) zu wirtschaftlichen Bedenken Anlaß gibt. Man erhofft vom elektrischen Betrieb in erster Linie eine Abkürzung der Reisezeit, in zweiter Linie eine Vergrößerung der Leistungsfähigkeit der Bahn durch Verlängerung der Züge und Verdichtung der Zugfolge. Immerhin hat man sich klargemacht, daß für die Stadtbahn auch die durch den elektrischen Betrieb gebotene Vermehrung der Beförderungsgelegenheit auf die Dauer nicht ausreichen wird, um den wachsenden Verkehrs-Ansprüchen zu genügen und man plant deshalb die Vermehrung der Gleiszahl, beispielsweise durch Aufsetzen eines zweiten Stockwerkes.

So glänzend die bautechnische und betriebstechnische Lösung der dem Eisenbahnnetz als Schnellverkehrsnetz gestellten Aufgabe gelungen ist, so wenig würde die wirtschaftliche Seite dieses Unterneh-

¹⁾ Der Grund, daß Linienverkettungen auf die Leistungsfähigkeit eines Stadtbahnnetzes ungünstig einwirken, liegt einmal darin, daß, wenn verschiedene Außenstrecken auf eine Stammstrecke einmünden, auf dieser die aus verschiedenen Ursachen herstemmenden kleinen Unregelmäßigkeiten im Fahrplan zusammentreffen, wodurch die Zahl der stündlich in einer Richtung zu befördernden Züge gegenüber einer einzelnen Strecke ohne Abzweigungen verringert wird. Ferner ist nachteilig, daß die Grenze der Leistungsfähigkeit einer Stammstrecke, über die mehrere Linien geführt werden, schneller erreicht wird, als die der Außenstrecken. So ist also die Strecke Charlottenburg-Schlesischer Bahnhof, über die 5 Linien geführt werden (Nördring, Südring, Potsdam-Erkner, Grünau-Kaulsdorf), beispielsweise überlastet, während die Außenstrecken noch lange nicht an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind.

Hauptfront.

Neuere Synagogen.
Architekten: Cremer & Wolfenstein.
kgl. Bauräte in Berlin.
I. Die neue Synagoge in Posen.

Seitenfront.

lich zahlreichen Linienverkettungen. Ueber die Stadtgleise der Stadtbahn werden außer den Ringbahnzügen die Vorortzüge der Görlitzer, Schlesischen, Grunewald- und ein Teil der Vorortzüge der Ostbahn geleitet. Nach dem Ausbau der besonderen Vorortgleise zwischen Charlottenburg und Spandau treten hierzu noch die Vorortzüge

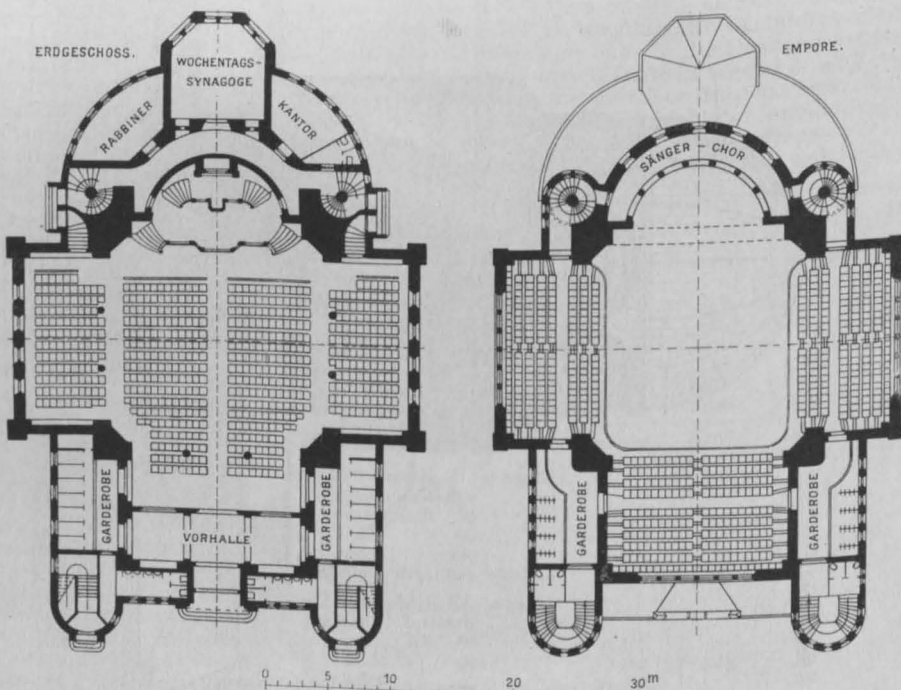
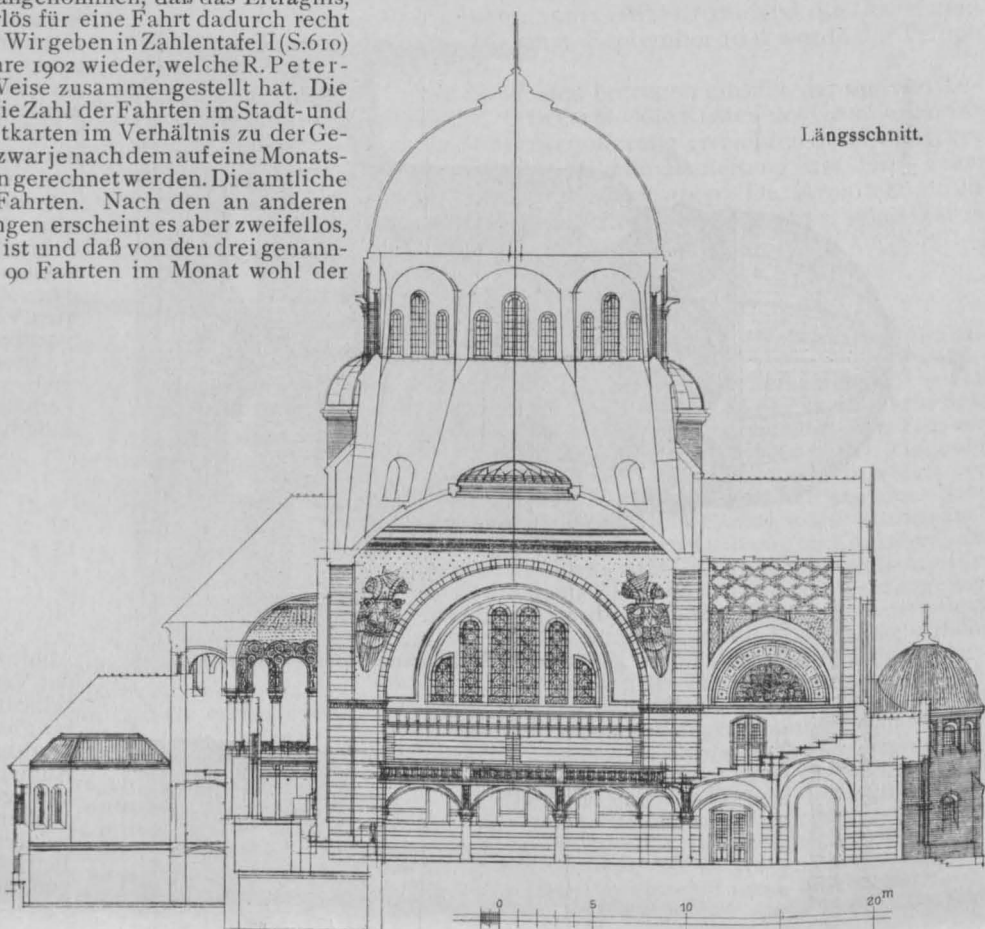
lich in einer Richtung zu befördernden Züge gegenüber einer einzelnen Strecke ohne Abzweigungen verringert wird. Ferner ist nachteilig, daß die Grenze der Leistungsfähigkeit einer Stammstrecke, über die mehrere Linien geführt werden, schneller erreicht wird, als die der Außenstrecken. So ist also die Strecke Charlottenburg-Schlesischer Bahnhof, über die 5 Linien geführt werden (Nördring, Südring, Potsdam-Erkner, Grünau-Kaulsdorf), beispielsweise überlastet, während die Außenstrecken noch lange nicht an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind.

mensbefriedigen, wenn man es als ein rein privatwirtschaftliches ansähe. Wenn auch die Einzelfahrpreise in einem angemessenen Verhältnis zu den Betriebsausgaben stehen, so hat doch die Zahl der Fahrten auf Monatskarten bei der außerordentlich geringen Höhe des Monatskarten-Tarifes einen derartigen Umfang angenommen, daß das Ertragnis, d. h. der Durchschnittserlös für eine Fahrt dadurch recht ungünstig beeinflusst wird. Wir geben in Zahlentafel I (S. 610) einige Zahlen aus dem Jahre 1902 wieder, welche R. Petersen²⁾ in übersichtlicher Weise zusammengestellt hat. Die Zusammenstellung zeigt die Zahl der Fahrten im Stadt- und Ringbahn-Verkehr auf Zeitkarten im Verhältnis zu der Gesamtzahl der Fahrten, und zwar je nach dem auf eine Monatskarte 60, 90 oder 120 Fahrten gerechnet werden. Die amtliche Statistik rechnet mit 60 Fahrten. Nach den an anderen Stellen gemachten Zählungen erscheint es aber zweifellos, daß diese Zahl zu niedrig ist und daß von den drei genannten Zahlen diejenige mit 90 Fahrten im Monat wohl der Wirklichkeit am nächsten kommt. Rechnet man mit 90 Fahrten, so beträgt der Erlös für die Einzelfahrt im Durchschnitt im Stadt- und Ringbahnverkehr nur 7,6 Pf. Petersen weist an anderer Stelle³⁾ nach, daß für eine Schnellbahn auf eigenem Bahnkörper etwa 12—13 Pf. für die Fahrt bei etwa 10 km Bahnlänge eingenommen werden müssen, damit eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals erreicht wird.

Wenn auch die Bau- und Betriebs-Kosten der Berliner Stadt- und Ringbahn niedriger sind, als sie im Durchschnitt bei anderen Schnellbahnen sein werden, so geht doch aus den angeführten Zahlen hervor, daß von einer angemessenen Verzinsung des Anlagekapitals nicht die Rede sein kann, ja, daß es selbst fraglich erscheinen muß, ob die Betriebskosten durch die erzielten Einnahmen volle Deckung finden. Ähnlich wie auf der Stadt- und Ringbahn liegen die Verhältnisse im Vorortverkehr, ja, sie sind hier vielleicht noch etwas ungünstiger, weil der Prozentsatz der Zeitkarten dort stellenweise noch mehr überwiegt. Ganz anders liegt die Sache natürlich vom sozialen Standpunkt aus gesehen, da mit diesen billigen Tarifen die große Aufgabe, der Bevölkerung von Berlin gesunde Wohnstätten zu ermöglichen, erfolgreich gelöst ist, und der Staat aus der wachsenden Steuerkraft ein Entgelt für die mangelnde Verzinsung der Bahnanlage findet. Bedauerlich bleibt es nur, daß der größte Teil des finanziellen Gewinnes aus diesen billigen Tarifen weder dem Staat noch den Einwohnern Berlins, sondern lediglich den Grundbesitzern zu Gute kommt, indem, wie zuerst Voigt⁴⁾ nachgewiesen hat, die Wohnungsmieten in den Vororten lediglich um den Betrag der Eisenbahnzeitkarten geringer sind, als in der inneren Stadt. Neuerdings ist nun der Fiskus selbst als Unternehmer aufgetreten; beispielsweise ist das Gelände des Grunewalds zwischen der Döberitzer Heerstraße und der Neu-Westender Rennbahn, das durch die

neuen Vorortgleise nach Spandau erschlossen wird, Eigentum des Forstfiskus und wird von diesem selbst parzelliert und verkauft.

Einen Einfluß auf die bauliche Entwicklung Groß-Berlins hat auch das Straßenbahnnetz, nachdem seit 1896



Neuere Synagogen. Architekten: Cremer & Wolfenstein, kgl. Bauräte in Berlin.
I. Synagoge in Posen.

der elektrische Betrieb allmählich eingeführt, die verschiedenen selbständigen Straßenbahn-Unternehmungen in einer Hand vereinigt und gleichzeitig auf Grund des Vertrages mit der Stadtgemeinde Berlin vom 2. Juli 1897 der 10 Pfg.-Tarif für das von der Ringbahn umschlossene Gebiet und für den Verkehr nach den nördlichen Vororten eingeführt wurde. Hier machte sich fördernd besonders der

²⁾ Personenverkehr und Schnellbahnprojekte in Berlin; von Richard Petersen, Berlin 1907. Verlag von Gustav Ziemschen.

³⁾ Petersen: Zur Schnellbahnfrage von Groß-Berlin. Elektrotechnische Zeitschrift 1909, Heft 32.

⁴⁾ Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten, von Dr. Paul Voigt; Jena 1901, Verlag von Gustav Fischer.

Umstand geltend, daß auf den von Fuhrwerken wenig befahrenen Vorortstraßen die Reisegeschwindigkeit gegenüber dem Pferdebetrieb von 10 auf 15 km/Stunde gesteigert werden konnte, sodaß sich, während 10 km als Reisegeschwindigkeit in der inneren Stadt bestehen blieben, die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf 12 km erhöhte. Insbesondere ist die Besiedelung des größeren Teiles des zwischen der Berliner Weichbildgrenze, der Potsdamer Bahn, dem Südring und der Stadtbahn gelegenen, den Gemeinden Charlottenburg, Wilmersdorf und Schöneberg gehörigen Gebietes im wesentlichen dem Einfluß eines ausgedehnten Straßenbahnnetzes zu danken, bei dem der Ausbau der einzelnen Linien auf Grund von Sonderverträgen

che auch an dieser Stelle wiederholt besprochen worden sind. Hierzu kommt noch, daß sich inzwischen der Kraftwagenverkehr (Droschken und Omnibusse) in Berlin in einer überraschend schnellen Weise entwickelt hat und seinerseits an das Straßennetz der inneren Stadt besondere Anforderungen stellt, die wohl nur durch die Trennung von Straßenbahn-Verkehrsstraßen und Kraftwagen-Verkehrsstraßen erfüllt werden können. Alle diese neuen Anforderungen an das Straßennetz trafen die Stadtverwaltung anscheinend ziemlich unvorbereitet, und es bedurfte erst des Anstoßes von außen, um die Stadt zur Wiederaufnahme ihrer früheren Verkehrspolitik (Straßendurchbrüche und -Erweiterungen) zu bewegen.



Neuere Synagogen. Architekten: Cremer & Wolfenstein, kgl. Bauräte in Berlin. I. Die neue Synagoge in Posen.

mit den betreffenden Gemeinden häufig der Bebauung voranging.

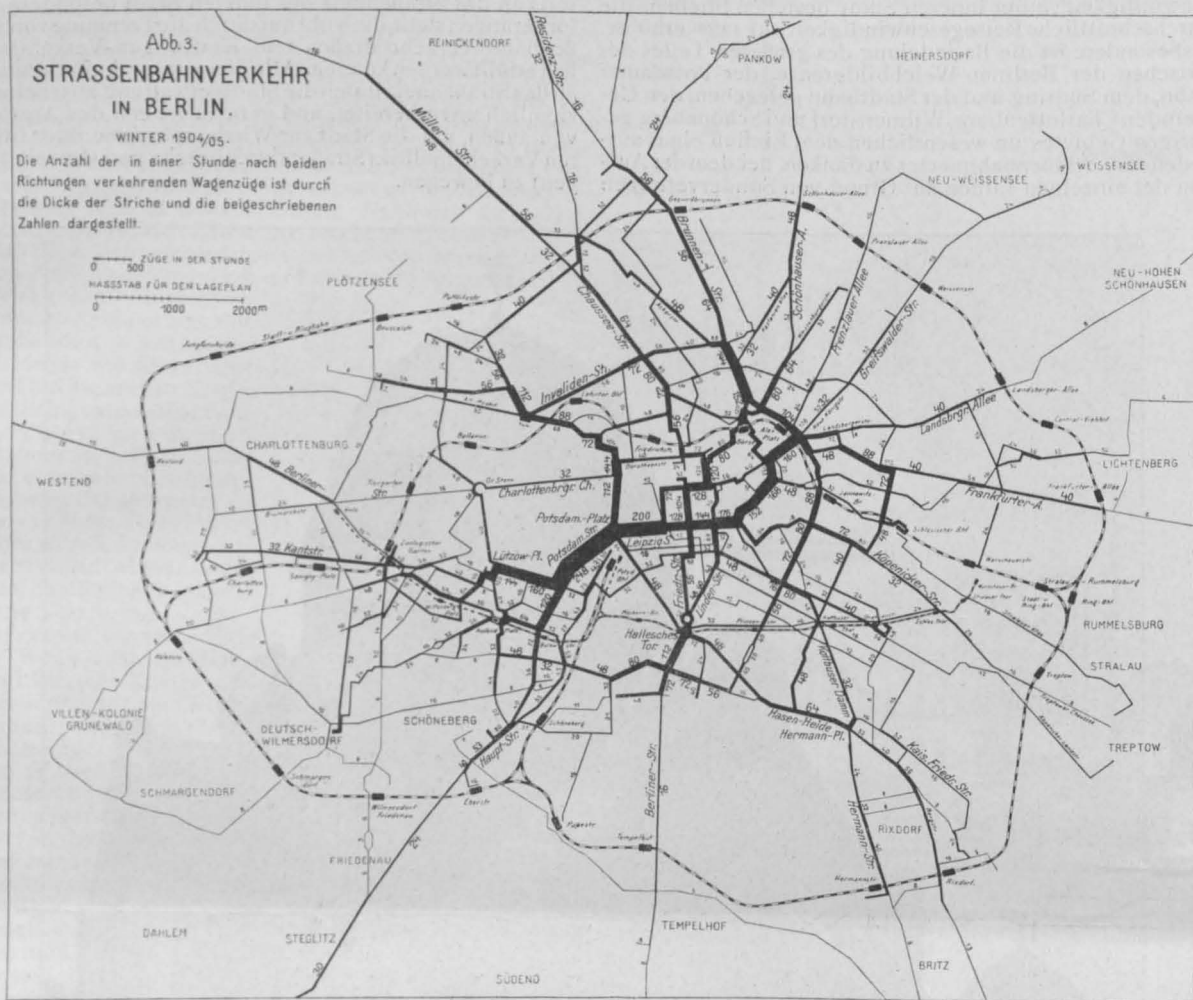
Während in früheren Jahren, noch in den Zeiten des Pferdebetriebes, seitens der Stadtgemeinde Berlin durch Straßen-Verbreiterungen und -Durchbrüche dafür gesorgt wurde, daß das Straßennetz der inneren Stadt den durch den Bahnverkehr gestellten Ansprüchen genüge, wuchs nach Einführung des elektrischen Betriebes der Straßenbahnverkehr so rasch,⁵⁾ daß einzelne Straßen der inneren Stadt zu seiner Bewältigung nicht mehr ausreichten und jene bekannten Verkehrsschwierigkeiten entstanden, wel-

Die Straßenbahn glaubte den Verkehrsmißständen der inneren Stadt durch Beseitigung der Straßenbahngleise in den betroffenen Straßen und durch Anlage von Straßentunneln in denselben erzielen zu können. Das wäre natürlich eine ideale Lösung für den Verkehr auf dem Straßenboden, jedoch hat Kemmann die technische Undurchführbarkeit der Tunnelprojekte der Straßenbahn überzeugend nachgewiesen, sodaß man sie wohl trotz des von der Straßenbahn beantragten Ergänzungsverfahrens als endgültig aus der Erörterung ausgeschieden betrachten darf und die Lösung der Verkehrsschwierigkeiten auf anderem Wege suchen muß. Mit der wachsenden Größe der Stadt machte sich auch noch in einer zweiten Weise die Unmöglichkeit fühlbar, weite Stadtgebiete lediglich durch den Straßenbahnverkehr zu bedienen. Das Gebiet der geschlossenen Bebauung hat heute eine Längsausdehnung

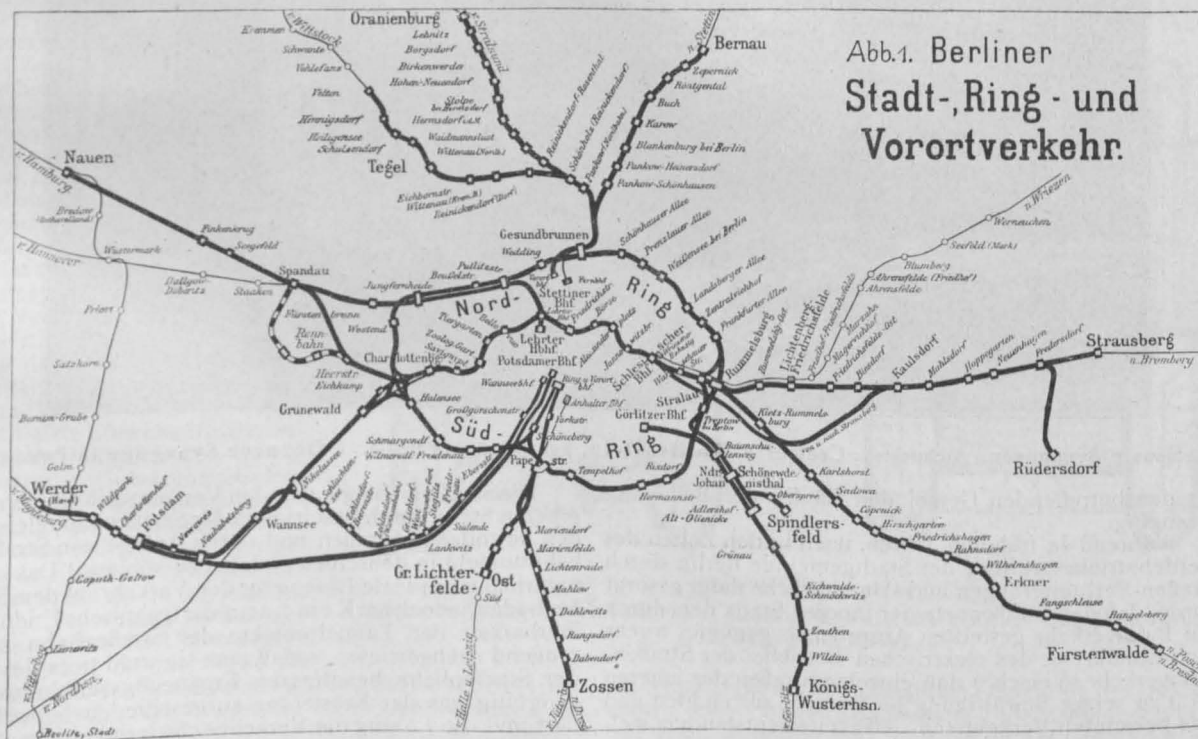
⁵⁾ Abbildung 3, S. 614, zeigt nach Petersen die Verteilung des Straßenbahnverkehrs im Jahre 1904. Am stärksten belastet sind die Potsdamer und die Leipziger Straße mit 124 Wagen-Zügen in der Stunde in jeder Richtung; rechnet man mit 70 Plätzen in jedem Zuge, so ergeben sich stündlich in jeder Richtung rd. 8700 Plätze.

von über 16 km, sodaß die 8 km betragende Entfernung von der Grenze des dicht bebauten Geländes bis zum Stadt-Inneren bei einer Reisegeschwindigkeit von 12 km auf der

mindestens zweimal, womöglich viermal zurückzulegen den Weg zu groß wird, um zulässig zu erscheinen. Diese beiden Eigenschaften der Straßenbahn, die zu



(Zu Abbildung 3. Aus der Veröffentlichung der „Continentalen Gesellschaft für elektr. Unternehmungen“ zum Entwurf einer Schwebebahn für Berlin 1905.)



Straßenbahn eine Reisezeit von 40 Minuten beansprucht, zu der noch die Zeit für Ab- und Zugang und die Wartezeit kommen, wodurch der Zeitaufwand für diesen täglich

geringe Reisegeschwindigkeit und die Unmöglichkeit, den Verkehr in der Innenstadt genügend zu bewältigen, machen die Schaffung eines die Vollbahnen ergänzenden, im

übrigen selbständigen Schnellbahnnetzes für Groß-Berlin notwendig. Diesem Schnellbahnnetz fällt die dreifache Aufgabe zu: 1. die vorhandenen Verkehrsknotenpunkte

Wohngebiete zu erschließen (Erschließungslinien). Man wird ferner für das auszubauende Schnellbahnnetz die Forderung aufstellen müssen, daß an den Stellen, wo sich Schnellbahnlinien schneiden oder sonst treffen, Umsteigebahnhöfe angelegt werden, die den Verkehr von Bahnsteig zu Bahnsteig ohne Berührung der Straßenoberfläche ermöglichen. Dieser Grundsatz ist Vorbedingung für ein brauchbares Schnellbahnnetz; er ist z. B. in Paris in vollkommener Weise zur Durchführung gelangt (vergleiche Abbildung 4). Da zu den Schnellbahnen die Linien der Stadt- und Vorortbahn gehören, so wird man diesen Grundsatz auch auf die Verbindung der künftigen Schnellbahnstationen mit den vorhandenen Stadt- und Vorortstationen auszudehnen haben. Wenn sich hier der unmittelbare Uebergang von Bahnsteig zu Bahnsteig nicht mehr verwirklichen läßt, so muß man wenigstens die Forderung aufstellen, daß die betreffenden Schnellbahnhöfe in unmittelbarer Nähe der Voll-Bahnhöfe angelegt und ihre Eingänge so angeordnet werden, daß der Uebergang von einem Verkehrsmittel zum anderen in

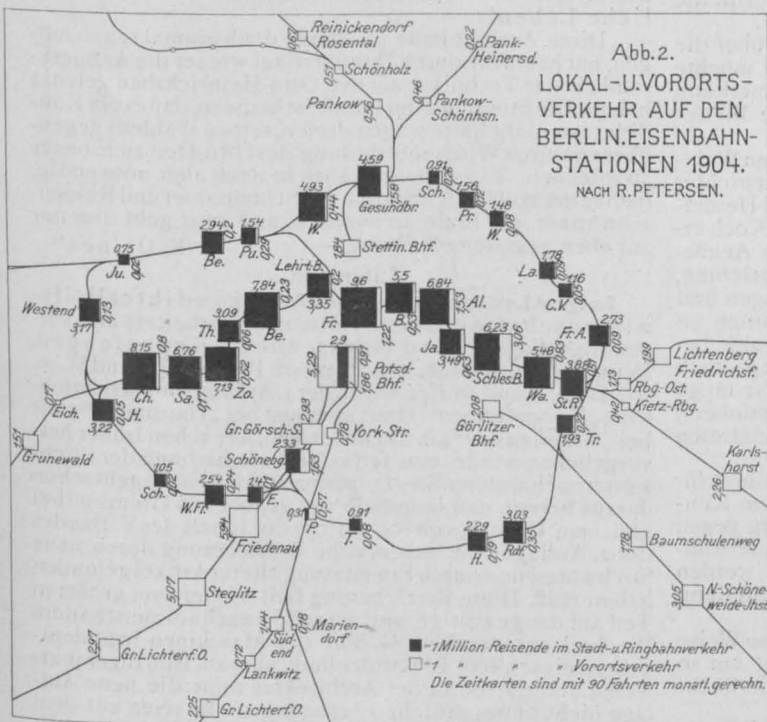


Abb. 2.
LOKAL-UND VORORTS-
VERKEHR AUF DEN
BERLIN-EISENBAHN-
STATIONEN 1904.
NACH R. PETERSEN.

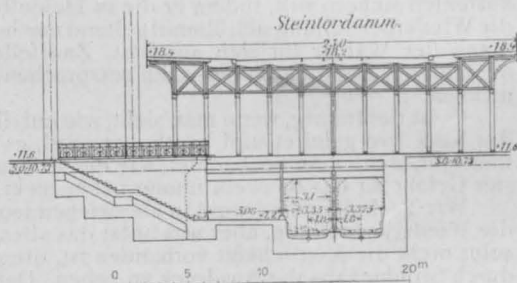


Abbildung 5b. Querschnitt durch den Steintordamm am Hauptbahnhof in Hamburg.

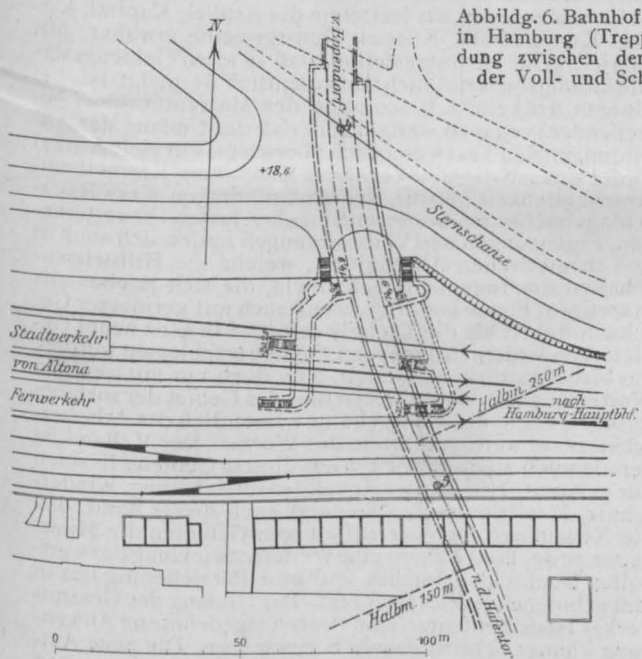


Abbildung 6. Bahnhof Sternschanze in Hamburg (Treppen-Verbindung zwischen den Bahnhöfen der Voll- und Schnellbahn).

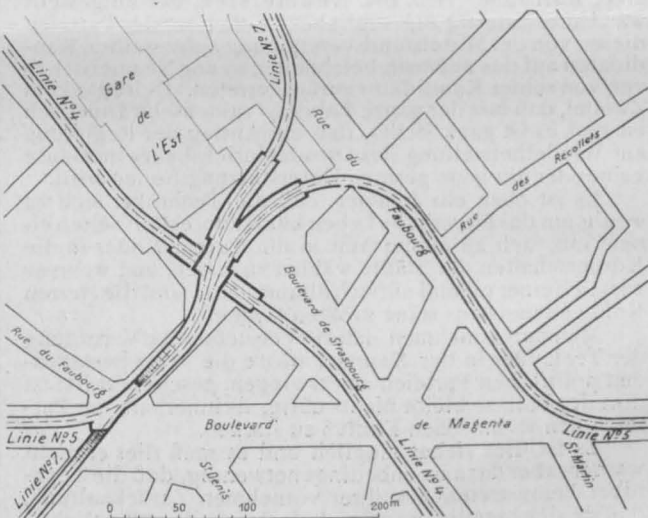


Abbildung 4. Umsteige-Bahnhof an der Kreuzung zweier Schnellbahnlinien am Ostbahnhof in Paris.

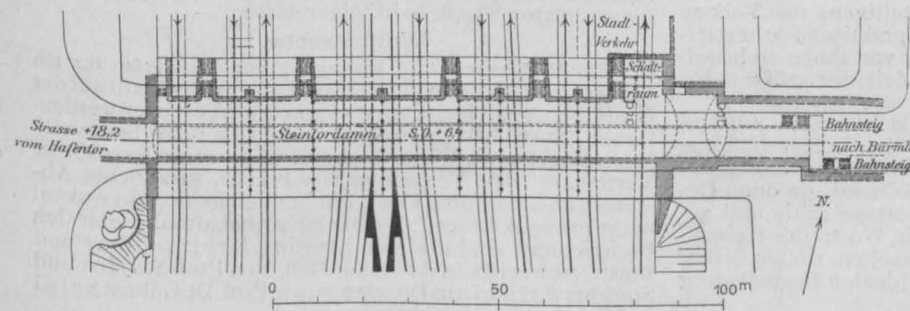


Abbildung 5a. Hauptbahnhof in Hamburg. Treppen-Verbindung zwischen den Bahnhöfen der Voll- und Schnellbahn.

einschließlich der Endbahnhöfe miteinander zu verbinden (Verbindungslinien), 2. vorhandene Wohngebiete dem Stadttinneren näher zu bringen (Abkürzungslinien), 3. neue

die Anlagen am Hauptbahnhof und am Bahnhof Sternschanze in Hamburg (Abbildungen 5 und 6). —

(Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Techniker und Öffentlichkeit. Im Anschluß an unsere Ausführungen betr. das Heidelberger Schloß in Nr. 83 erhielten wir aus Karlsruhe die nachfolgende Zuschrift, die für weitere Kreise nicht uninteressant sein dürfte:

„Ich habe mit großem Interesse den Aufsatz über die Erhaltung des Otto-Heinrichsbaues gelesen und möchte nicht verfehlen, Sie auf eine Zeitungsmeldung aufmerksam zu machen, die vor den Wahlen durch badische Blätter ging. Hier folgt dieselbe:

Heidelberg, 14. Okt. In einer nationalliberalen Wahl-Versammlung, in der Landtagskandidat Oberamtsrichter Koch sein Programm entwickelte, wurde auch die Heidelberger Schloßbaufrage erörtert. Oberamtsrichter Koch erklärte unter deutlichem Hinweis auf die letzten Aeußerungen des Kaisers betr. eine völlige Schloßrestauration, er stehe auf dem Standpunkt „gewisser Archäologen und Liebhaber von Ruinen“ und werde in diesem Sinne im Landtag wirken. Was die Heidelberger Schloßruine betreffe, so habe die letzte Entscheidung in dieser Frage doch das badische Volk. Er sei der Ansicht, die Ruine so lange wie möglich zu erhalten (Beifall) und er könne versichern, daß er für diese seine Ansicht mit aller Energie eintreten werde. —

Sie ersehen daraus, wie sich sogar ein Kandidat für den badischen Landtag einen Vorsprung vor einem Konkurrenten sichern will, indem er die in Heidelberg gegen die Wiederherstellung sich überall geltend machende Stimmung der Wähler für sich ausnützt. Zweifellos werden die anderen Kandidaten nun auch entsprechend Stellung nehmen.*)

Es ist tief traurig, wenn man sieht, wie auf diese Weise das Volk irre geleitet und bearbeitet wird, es ist um so trauriger, wenn man beobachtet, wie der Zeitpunkt höchster Gefahr für das Bauwerk immer näher rückt.

Wir Techniker sind wohl in überwiegendem Maße für die Wiederherstellung, aber was nutzt das alles, wenn absolut nicht die Möglichkeit vorhanden ist, dieser Ansicht durch Stimmenabgabe Ausdruck zu geben. Der neue badische Landtag ist am 21. Oktober gewählt worden und wir haben erlebt, daß in dieser Körperschaft nicht ein einziger Techniker vertreten ist. Zwar hat unsere im vergangenen Winter gegründete „Vereinigung technischer Vereine, Karlsruhe“ Hrn. Brt. Neumeister, der aufgestellt war, Unterstützung zugesagt, aber da die liberalen Parteien diesen von der Mittelstandsvereinigung aufgestellten Kandidaten auf das äußerste befehdeten, so zog Neumeister es vor, von seiner Kandidatur zurückzutreten. Es ist gar kein Zweifel, daß fast der ganze Landtag ruinenschwärmerisch ist und es ist ganz sicher, daß ein Antrag der Regierung auf Wiederherstellung des Otto-Heinrichsbaues im Hause keine oder nur ganz geringe Unterstützung finden wird.

Es ist eben ein Jammer, daß die Techniker sich zu wenig um das öffentliche Leben kümmern, es fällt selten einem ein, sich zu einem Amt in die Kammer oder in die Körperschaften der Städte wählen zu lassen, und wenn es wirklich einer einmal auf sich nimmt, dann sind die Herren Kollegen meistens seine größten Gegner.

Man darf annehmen, daß die Versuche, eine Vertretung der Techniker in der Kammer ohne die heute bestehenden politischen Parteien zu erzwingen, gescheitert ist; ist dies der Fall, so bleibt nichts übrig, als innerhalb der Parteien den technischen Einfluß zu stärken.

Es ist dies sicher möglich und es muß dies erreicht werden, aber dazu ist unbedingt notwendig, daß die Techniker heraustreten aus ihrer vornehmen Zurückhaltung, daß sie sich beteiligen an den Aufgaben in den öffentlichen Ämtern und daß sie erkennen, daß sie selbst dazu berufen sind, dank ihrer Bildung und Intelligenz das Volk zu leiten und zu beraten, daß sie selbst praktische Arbeit leisten müssen in der Weise, wie es der von ihnen so beneidete Stand der Juristen seit langer Zeit mit größtem Erfolg zu tun verstanden hat.

Wird dann einmal der Zeitpunkt kommen, an dem auch hervorragende Techniker im badischen Landtag sitzen, dann wird eine Vorlage der Wiederherstellung des Otto-Heinrichsbaues Erfolg haben können, da dann Gewähr dafür da sein wird, daß die Vorlage ruhig und gewissenhaft geprüft wird und nicht die Worte der Ruinenschwärmer den größten Eindruck machen, die es bisher leider verstanden haben, mit ihrer idealen Begeisterung die Masse mitzureißen.

*) Anmerkung der Redaktion. Der Konkurrent war ihm in einer linksliberalen Wählerversammlung mit einer ähnlichen Erklärung gefolgt, in der er ausführte, nach seiner Ansicht sei in bezug auf die Erhaltung des Heidelberger Schlosses weder die architektonische noch die archäologische Meinung ausschlaggebend, sondern einzig und allein die Ansicht des badischen Volkes (hier der Wähler) und dieses wünsche die Erhaltung der Ruine. Ein Volksvertreter könne daher nur gegen den Aufbau des Schlosses sein.

Darum sei unsere Richtschnur: Heraus aus dem Hintergrund in den Kampf! Weg mit der falschen Bescheidenheit und der hier ganz falsch angebrachten Vornehmheit! Hinein in das öffentliche Leben!

Diese Ansicht habe ich Ihnen doch einmal sagen mögen, nachdem Sie durch Ihren Artikel wieder die Aufmerksamkeit der Techniker auf den Otto-Heinrichsbau gelenkt haben. Die Stimmung im Lande ist heute so, daß es ein Kandidat gar nicht hätte wagen dürfen, seinen Wählern gegenüber von einer Wiederherstellung des Otto-Heinrichsbaues zu sprechen. Es ist meiner Ansicht nach aber notwendig, dem verhängnisvollen Einfluß der Schönredner und Ruinenschwärmer ein Ende zu bereiten, und zwar geht dies nur auf oben angedeutete Weise. —

E. Deines.“

Literatur.

Luegers Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Zweite vollst. neu bearbeitete und vermehrte Auflage. V. Band. Haustenne bis Kuppelungen. Deutsche Verlagsanstalt in Stuttgart. Pr. f. d. geb. Band M. 30.

Der V. Band endigt, wie in der 1. Auflage, mit dem Stichwort „Kuppelungen“, fängt aber erst bei „Haustenne“ statt bei „Grundwasser“ an. Da außerdem, wie schon früher hervorgehoben wurde, eine teilweise Verschiebung der Stichwörter nach anderen Bänden stattgefunden hat, so geht schon daraus hervor, daß innerhalb der gegebenen Grenzen (bei gleichem Umfang von 800 Seiten) der Inhalt des V. Bandes der 2. Auflage eine wesentliche Bereicherung durch neue Stichwörter und durch Erweiterung älterer Artikel gefunden haben muß. Diese Bereicherung fällt wieder zum größeren Teil auf das gewaltige, und zurzeit ja auch am meisten dem Wechsel unterworfenen Gebiet des Maschinen-Ingenieurwesens einschließlich Elektrotechnik, aber auch im Ingenieurwesen und ebenso in der Architektur zeigt die neue Auflage nicht unwesentliche Ergänzungen. Es seien aus dem ersten Gebiete nur die Artikel: Kammerschleuse, Kanalisation der Städte (sehr reich illustriert), Kläranlagen, Kehrlichtverbrennung, aus letzterem die Artikel: Kapital, Kirche, Krankenhaus, Kuppel, Kunstgewerbe erwähnt. Mit Befriedigung ist festzustellen, daß in allen Gebieten das Abbildungsmaterial nicht unwesentlich vermehrt ist, bei einigen Artikeln (z. B. bei allen den Massentransport betreffenden) sogar so weitgehend, daß der Umfang der Abbildungen den Text wesentlich überwiegt. Für viele Artikel dürfte sich auf diesem Wege, was Knappheit, Klarheit und Anschaulichkeit betrifft, den Anforderungen eines Nachschlagebuches am besten entsprechen lassen. Erweiterungen, Ergänzungen und Verbesserungen finden sich auch in den theoretischen Abschnitten, welche die Hilfswissenschaften des Ingenieurs behandeln, die sich ja ebenfalls in stetigem Flusse befinden, wenn auch mit geringerer Geschwindigkeit als die Technik selbst. Ein ganz neues Gebiet ist außerdem in der neuen Auflage erschlossen worden, das bisher garnicht behandelt, oder doch nur mit wenigen Worten abgetan wurde. Es ist dies das Gebiet der sozialen Entwicklung und Gesetzgebung, namentlich des Arbeiterschutzes im weitesten Sinne des Wortes. Der V. Band ist gerade reich an Stichwörtern aus diesem Gebiete. Es seien nur genannt: Hilfskassen, Invalidenversicherung, Kinderschutz, Koalitionsrecht. So zeigt auch dieser Band, daß die Neuauflage (bei der auf einigen Gebieten die Mitarbeiter gewechselt haben) eine Weiterentwicklung des wertvollen Nachschlagebuches und eine Bereicherung des in ihm gebotenen Stoffes bedeutet. Der Umfang des Gesamtwerkes ist dementsprechend (trotz ausgedehnter Anwendung kleiner Schrift) ebenfalls gewachsen. Die neue Auflage erhält statt der früheren 7 nunmehr 8 Bände, die soeben zum Abschluß gebracht sind. Wir werden die Besprechung dieser letzten Bände bald folgen lassen. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein König-Albert-Museum in Zwickau wird von der Stadt auf der Grundlage einer Bausumme von 600 000 M. erlassen werden. Ueber Baustil und Baumaterial wird den Bewerbern volle Freiheit gelassen. Es gelangen 6000, 4000 und 2000 M. zur Verteilung. Die Verteilung von Preisen in anderen Abstufungen bleibt dem Preisgericht überlassen. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe ist vorbehalten. Unter den Preisrichtern sind die Hrn. Stadtr. Kretzschmar und Bmstr. Schmidt in Zwickau, Geh. Brt. Prof. Wallot und Stadtr. Erlwein in Dresden, sowie Prof. Dr. Gabr. v. Seidl in München in Aussicht genommen. —

Inhalt: Neuere Synagogen I. Die neue Synagoge in Posen. — Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen. — Vermischtes. — Literatur. Wettbewerbe.

Hierzu eine Bildbeilage: Die neue Synagoge in Posen. Verlag der Deutschen Bauzeitung, C. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



NEUERE SYNAGOGEN. * II.: SYNA-
 GOGUE IN DESSAU. * ARCHITEK-
 TEN: CREMER & WOLFFENSTEIN,
 KÖNIGL. BAURÄTE IN BERLIN. *
 DEUTSCHE BAUZEITUNG *
 * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 90. *



DEUTSCHE BAU- ZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. NUMMER 90.
BERLIN, DEN 10. NOVEMBER 1909.

Neuere Synagogen.

Architekten: Cremer & Wolfenstein, kgl. Bauräte in Berlin.

2. Die neue Synagoge in Dessau.

Hierzu eine Bildbeilage.



Im Jahre 1904 wurde seitens der Israelitischen Kultusgemeinde in Dessau ein engerer Wettbewerb zwischen 7 Teilnehmern für die Erbauung einer Synagoge auf einem eingebauten Grundstück an der Stein-Straße, anschließend an das der Gemeinde bereits gehörige, mit einem Schulgebäude und einer auf dem Hofe gelegenen

kleinen Synagoge bebauten Grundstück an der Schul-Straße ausgeschrieben. Den Architekten Cremer & Wolfenstein, kgl. Bauräte in Berlin, wurde der I. Preis zuerkannt und die weitere Bearbeitung und Ausführung des Baues übertragen.

Das Programm verlangte einen Tempel für 400 Männer- und Frauensitze nebst Vorhalle, Garderoben, ferner eine Wochentags-Synagoge und ein Wohngebäude, welches Logen und Festsäle enthalten sollte. Der Entwurf ist mit der kleinen Aenderung zur Ausführung gekommen, daß nachträglich das alte kleine Eckgebäude an der Ecke der Askanischen- und der Stein-Straße, welches die Baustelle früher einschloß, hinzugekauft und so die Möglichkeit geschaffen wurde, die Festräume des Wohngebäudes, die früher nach dem Hofe zu geplant waren, an die Straße zu verlegen.

Die Schwierigkeit der Disposition der verschiedenen Baulichkeiten lag hauptsächlich darin, daß der Chor des Tempels, die Ostseite, an der Stein-Straße liegen mußte und daß gleichzeitig von dieser Straße aus der Haupteingang zur Synagoge anzulegen war. Der Tempel ist, wie aus den Grundrissen S. 618 zu ersehen ist, so angeordnet, daß von der Stein-Straße 2 Durchfahrten über seitlich gelegene Höfe zur Vorhalle der Synagoge an der Westseite führen, welche gleichzeitig bei Trauungen eine Umfahrt um die ganze Synagoge ermöglichen. An der rechts gelegenen Durchfahrt bei der Vorhalle liegen ferner die Zugänge zur Wochentags-Synagoge mit 60 Männerplätzen und 20 Frauensitzen und der Zugang zu dem Wohngebäude. Die linke Durchfahrt führt außer zur Vorhalle zur Nebentreppe für die Sänger- und die Frauen-Empore. Der halbrunde Chor liegt an der Straße und ist, um eine malerische Gestaltung des Aufbaues zu ermöglichen, durch eine Bogenhalle mit den seitlichen Treppentürmchen, die an dem Nachbar- und Wohngebäude liegen, verbunden. Vorläufig sind in dem Tempel im Männeraum nur 250 Sitzplätze und auf den Frauen-Emporen 200 Sitzplätze zur

Ausführung gekommen. Die Haupttreppen zur Frauen-Empore des Tempels und der Wochentags-Synagoge liegen an der Vorhalle, welche im Untergeschoß, wie im Obergeschoß, die Garderoben und erforderlichen Klosettanlagen einschließen.

Der Innenraum des Tempels ist als Hallenkirche mit schmalen Seitenschiffen ausgeführt. Das Mittelschiff ist mit einem Sternengewölbe, welches sich dem Chor mit dem Allerheiligsten anschließt und über welches sich die äußere Kuppel erhebt, überwölbt und durch 2 Achsen mit Kreuzgewölben als Langschiff ausgebildet. In der Chornische befinden sich im Untergeschoß ein Kantor- und ein Rabbinerzimmer, und in Emporenhöhe Raum für 30 Sänger sowie eine Orgel. Das rechts von ihr gelegene Wohngebäude enthält im Erdgeschoß die Wohnung für den Kantor, sowie Bibliothek und Lesezimmer, im I. Obergeschoß die Logenräume und das Repräsentantenzimmer, im II. Obergeschoß den Festsaal mit Nebenzimmer, Toiletten und Küche.

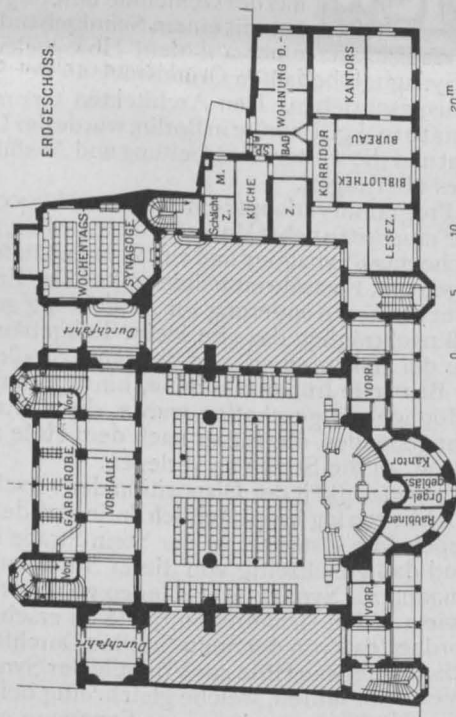
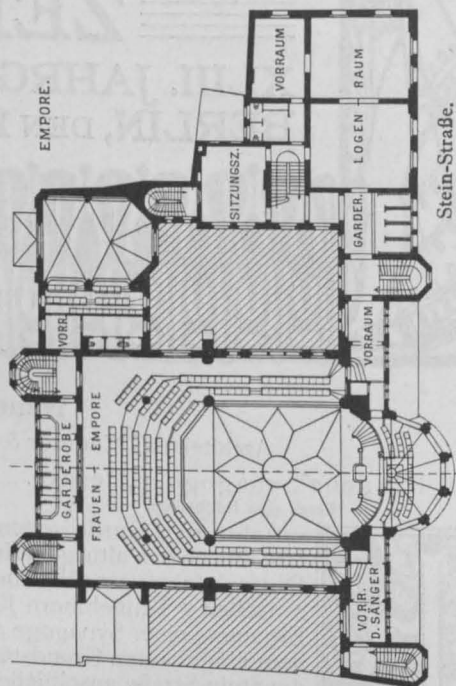
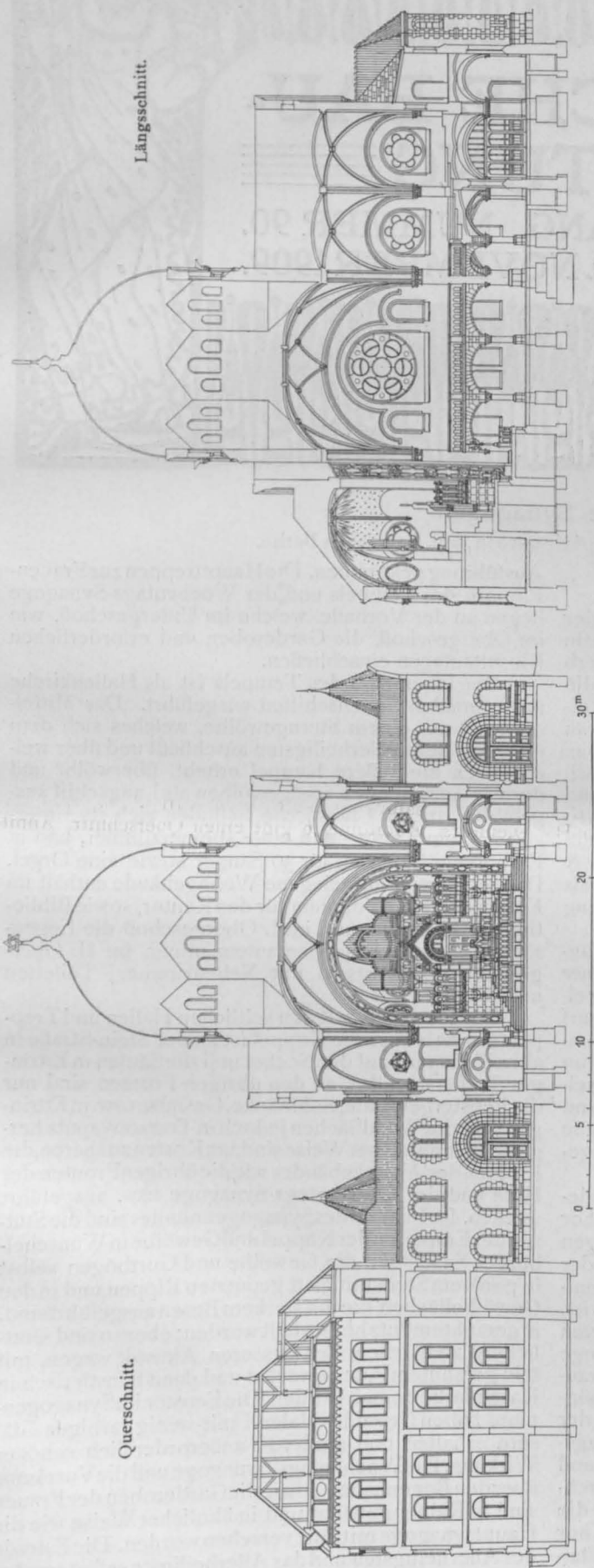
Die Synagoge mit den seitlichen Hallen und Treppentürmen, sowie die Kuppel ist an der Stein-Straße in allen Teilen bis auf den Sockel und die Säulen in Etringer Tuff ausgeführt, an den übrigen Fronten sind nur die Fenstergewände, Sohlbänke, Gesimse usw. in Etringer Tuff, die Wandflächen jedoch in Terranovaputz hergestellt. In ähnlicher Weise sind, um Kosten zu sparen, die Fronten des Wohngebäudes wie die übrigen Fronten der Höfe und der Wochentags-Synagoge usw. ausgeführt worden. Im Inneren des Synagogenraumes sind die Stützen der Emporen, der Kuppel und Gewölbe in Wunschlburger Sandstein, die Gewölbe und Gurtbögen selbst in porösem Stein mit glatt geputzten Rippen und in den Gewölbeflächen, die mit starkem Busen ausgeführt sind, in gerauhtem Putz hergestellt worden; ebenso sind sämtliche Wandflächen, der besseren Akustik wegen, mit fein gerauhtem Putz beworfen und dann künstlerisch in Kaseinfarbe bemalt worden. Die Fenster im Synagogenraum haben Grisaille-Malerei mit wenig farbigen Gläsern erhalten und sind von außerordentlich schöner Wirkung. Die Wochentags-Synagoge und die Vorräume über den Bogenhallen, sowie die Garderoben der Frauen sind in Rabitz gewölbt und in ähnlicher Weise wie die Hauptsynagoge mit Putz versehen worden. Die Estrade des Allerheiligsten und das Allerheiligste selbst wurden in Kudowaer Sandstein mit Marmorsäulchen ausgeführt.

Sämtliche Räume sind mit einer Warmwasser-Heizung aus 2 Kesseln versehen, von denen der kleinere im Winter für die tägliche Heizung der Wochentags-Synagoge und der Klosette im Betrieb ist, während der

größere Kessel Freitags und Sonabends für die Heizung der Synagoge oder aber der Festräume, die niemals zu gleicher Zeit zusammen benutzt werden, zur

Die monumentale Durchbildung des Aeüßeren wie des Inneren zeigt romanische Formen; bei ihr wurde ein besonderer Wert auf die malerische Gestaltung der Front an der Stein-Straße gelegt.

Bei der Ausführung war insbesondere die Konstruktion des Kuppelaufbaues schwierig, weil es nicht möglich war, den parallel zur Ostfront liegenden Gurtbogen über den Stützen, welche die Kuppel tragen sollten, mit den entsprechenden,



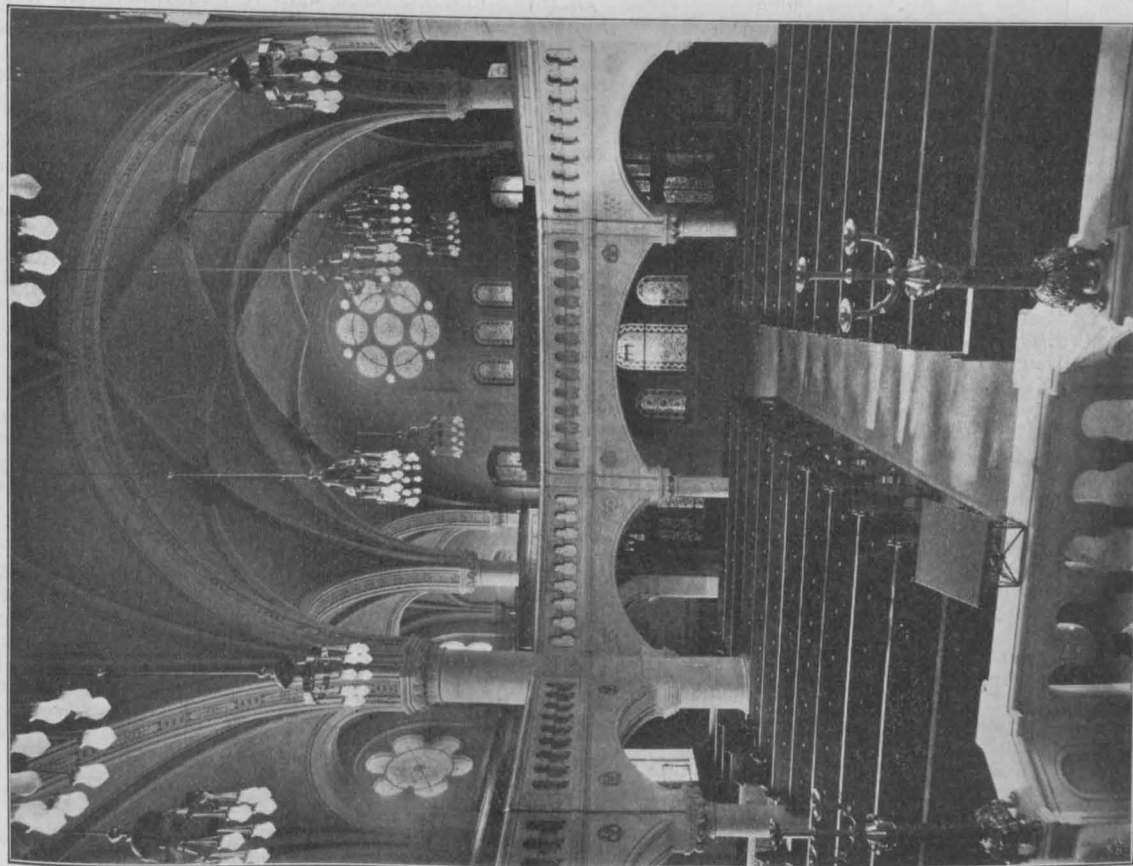
Neuere Synagogen. Architekten: Cremer & Wolfenstein, kgl. Bauärte in Berlin.

2. Die neue Synagoge in Dessau.

Verfügung steht. Beide Kessel können auch bei größerer Kälte gleichzeitig für die Erwärmung der sämtlichen Räume durch Verbindung der Wasserrohre durch einen Hahn benutzt werden.

den großen Druck übertragenden Strebepfeilern zu versehen. Es wurde deshalb eine Konstruktion gewählt, die die Gurtbögen über den Stützen von der Kuppelaufmauerung vollständig entlastete und nur einen wagrechten Druck ohne Schub auf die Stützen ausübte. Zu diesem Zweck wurden, nachdem die Gurtbögen geschlossen waren, über vier Stützen Eisenbeton-Widerlager hergestellt, diese unter sich mit einer starren, stark verstreuten Ringverankerung verbunden und dann gegen diese neu geschaffenen Widerlager flachere Bogen gespannt, auf welchen

der Kuppel-Tambour teils ausgekragt, teils unmittelbar aufgemauert worden ist. Nachdem auf diese Weise Gewölbe der Synagoge sind in Eisenkonstruktion hergestellt worden. — Als Bauführer an Ort und Stelle stand



Neuere Synagogen. Architekten: Cremer & Wolfenstein, kgl. Bauräte in Berlin.
2. Die neue Synagoge in Dessau. Ansichten der Empore und des Allerheiligsten.

dann die Achteckform erreicht war, wurde der Tambour nochmals mit einem Eisenring versehen. Das Kuppeldach, wie auch die einfachen Dachbinder über dem

den Architekten Hr. Georg Hankel aus Berlin zur Seite, der mit großer Umsicht und mit außerordentlichem Fleiß und Geschick den sehr schwierigen Bau leitete. —

Vereine.

Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Wochen-Versammlung am Montag, den 29. März 1909. Vortrag des Hrn. Bauinsp. a. D. Ferchland: „Einiges über das sächsische Wassergesetz“.

Die Hoffnung, auf dem Gebiete des Wasserrechtes klare Verhältnisse zu schaffen, ist durch das Wassergesetz nur teilweise erfüllt worden, und es war überhaupt nur dadurch möglich, ein Gesetz zustande zu bringen, daß man sich darauf beschränkte, nur die Punkte gesetzlich zu regeln, die einer polizeilichen Regelung bedurften. Das Schicksal des Gesetzes, dessen Beratungen sich durch zwei Sessionen hindurchgezogen haben, hing oft an einem Faden. Nur der Umstand, daß man die aufgewendete Arbeit nicht verloren gehen lassen wollte und auch politische Gründe brachten es zu Stande, daß man sich auf ein Gesetz einigte, das man richtiger Wasserpolizeigesetz nennen würde.

Dem Privatrechtsprinzip gegenüber hatte die Regierung betont, daß sie das Eigentum Privater an Gewässern für ein Unding halte und daß vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus zu fordern wäre, daß die Allgemeinheit über das Eigentum verfüge. Redner kommt dann auf die Beweggründe für eine Beschränkung der privaten Wasserrechte zu sprechen und führt hierbei aus, daß das neue Gesetz den Staat berechtigen soll, Hilfsquellen auszunutzen, die nur in der Hand des Staates der Volkswohlfahrt dienen können, daß es eine Verzettlung der Wasserkräfte verhüten und dem Staate Vorrechte sichern will, um Aufgaben wie z. B. die Elektrisierung der Eisenbahnen durchführen zu können. Für Sachsen ist aus der Ausnutzung der Wasserkräfte ein Gewinn von 260 000 PS. ausgerechnet worden, von denen jetzt erst 40 000 ausgenutzt sind. Es ist anzunehmen, daß die zu erwartende Gesetz-Entwicklung Kämpfe hervorrufen wird, die allerdings durch die Garantie einer sachverständigen Entscheidung durch die Verwaltungsbehörden gemildert werden. Nach Mitteilung der verschiedenen hierbei in Frage kommenden Instanzen, von denen die erste in den meisten Fällen durch ein Wasseramt gebildet wird, gibt der Vortragende eine Schilderung über die geschichtliche Entwicklung des Wasser-Rechtes. Es beginnt mit den ältesten Zeiten, in denen die Gewässer noch Gemeingut der Markgenossen waren und zeigt, wie durch das Anwachsen der Bevölkerung, die Abnahme der Waldbestände und das Anwachsen der Industrie eine Regelung erforderlich wurde. Eine besondere Stellung nimmt hierbei die Erfindung der Wasserräder und die hierdurch begründete Getreidemüllerei ein. Weiter geht Redner näher auf die sich im römischen Rechte vorfindenden Rechtsbegriffe ein. In Deutschland wurden lange vor der Ausgestaltung des Wasserrechtes die Wasserregalien begründet. Die meisten von den Flußregalien wurden später wieder abgelöst.

Nach der Schilderung der Entwicklung des Wasserrechtes gibt Redner einen Ueberblick über das neue sächsische Wassergesetz, nachdem er noch erwähnt hat, daß im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuches ein Eigentum nur an Grundwasser, Quellen und Brunnen und nur insoweit besteht, als Rechte ersessen sind und daß an den übrigen fließenden Gewässern die Anlieger Benutzungsrechte besitzen, von denen aber bestimmte unter ihnen an den Staat übergegangen sind. Das neue sächsische Wassergesetz zerfällt in acht Abteilungen:

1. Allgemeiner Teil. Am wichtigsten sind hier die Bestimmungen über private Rechte an fließenden Gewässern und die nachbarrechtlichen Bestimmungen über die Vorflut.

2. Benutzung der fließenden Gewässer. Der Erlaubnis zur Wassereinführung bedarf es in sieben Fällen. Wer ein fließendes Gewässer benutzen will, wird in allen Fällen gut tun, die Erlaubnis nachzusuchen. Die Verwaltungsbehörden haben Wasserbücher zu führen, in die Interessenten die Einsicht zusteht.

3. Schutz der Heilquellen. Zu Abgrabungen in der Nähe von Heilquellen bedarf es der Erlaubnis des Ministeriums des Inneren.

4. Unterhaltung der Gewässer und Hochwasserschutz. Hier ist nach vielen Kämpfen in der Kammer das Genossenschafts-Prinzip zum Durchbruch gelangt. Für die Feststellung der Beitragseinheiten hat die Amtshauptmannschaft Pirna 10 Jahre als mindeste Zeit eingeführt. Die Amtshauptmannschaft Dresden-A. berechnet die Zahl der zu bildenden Genossenschaften auf neun. Von der Unterhaltung unterschieden ist die Instandsetzung (Regulierung).

5. Wassergenossenschaften. Ist vom Landtage glatt erledigt worden.

6. Enteignung. Die Enteignung von Grundwasser konnte nicht durchgesetzt werden. Wichtig ist noch das Zwangsrecht zur Mitbenutzung von Entwässerungsanlagen.

7. Behördliche Organisationen.

8. Strafen.

Das Gesetz tritt am 1. Januar 1910 in Kraft, nachdem es eine beinahe zehnjährige gesetzgeberische Arbeit erfordert hat. — K.

Architekten-Verein zu Berlin. Am Montag, den 25. Oktober 1909, sprach Hr. Dr. Herm. Beck, Dir. des Internationalen Instituts für Sozial-Bibliographie in Berlin, über „Die Schaffung einer Zentralstelle für technische Auskünfte“. Redner gab einleitend einen Ueberblick über die auf anderen Wissensgebieten bestehenden Auskunftsstellen und literarischen Hilfsmittel, die Institute in Brüssel, Paris, London und Washington. Die deutsche Reichsregierung unterstützt zwei solcher internationalen Unternehmungen, die auch in Berlin Bureaus haben, das naturwissenschaftliche (Enkeplatz 3) mit jährlich 40 000 M., das sozialwissenschaftliche mit 15 000 M. Auf technischem Gebiete ist das im Vorjahre von der Elite der deutschen Technik und Industrie begründete Internationale Institut für Techno-Bibliographie berufen, als Zentralstelle für technische Auskünfte zu wirken. Das Institut ermittelt mit Hilfe ausländischer Bureaus die gesamte neuerscheinende Weltliteratur, Bücher, Broschüren und Aufsätze aus über 1000 Fachzeitschriften. Ueber diese wöchentlich über 1000 Neuerscheinungen werden in 6 verschiedenen Zweiwochenschriften, die auch in englischer und französischer Sprache erscheinen, von Fachmännern kurze Berichte erstattet. In Deutschland allein teilen sich 6 Redakteure mit 30 Mitarbeitern in diese ungeheure Arbeit. Das Institut vermittelt aber auch die Beschaffung der Literatur selbst, ferner erteilt es technisch-literarische Auskünfte, beschafft technische Zeichnungen und Bilder und liefert Zeitungsausschnitte auf technisch-industriellem Gebiet. Dem Institut ist neulich noch eine Zentralstelle für technische Auskünfte angeschlossen, die unter Mitwirkung von vielen Hundert Spezialisten schwierige technische Fragen aller Art beantwortet. Die Auskunftstelle ist ähnlich den Kreditauskunfteien eingerichtet. Sie gibt Scheckhefte für 25 M. aus, die 10 Anfragescheine enthalten. Nähere Mitteilungen über das Institut versendet dessen Geschäftsstelle Berlin W. 50, Spichernstr. 17.

Literatur.

Konstantinopel. Von Cornelius Gurlitt. Bd. 31/32 der Sammlung illustrierter Einzeldarstellungen „Die Kultur“, herausgegeben von Cornelius Gurlitt. Kl. 8^o. Verlag von Marquardt & Co. in Berlin. Preis 3 M., in Leder 5 M. —

Was Cornelius Gurlitt, der Pfadfinder in Konstantinopel, der unerschrockene Forscher, dem, vom Glück begünstigt, die Quellen wie keinem zweiten flossen, in diesem kleinen, in reichster und ausgesuchtester Weise illustrierten Bändchen von nur 118 Seiten klein Oktav geleistet, ist ein Meisterwerk enger, geschlossener Darstellung eines Gegenstandes, dessen Eigenschaft in Kunst und Kultur ein verwirrender Reichtum der Geschehnisse ist. Es war, wie der Verfasser schreibt, „ein wunderlicher Vorgang, als am 11. Mai 330 vom Kaiser Konstantin dem Großen auf dem Boden des altgriechischen Byzantion eine neue Stadt feierlich eingeweiht wurde: ein Neu-Rom, das zur Hauptstadt des ganzen Reiches werden sollte. Der Kaiser bediente sich bei der Festlichkeit eines heidnischen Philosophen als Leiter der Weihungen; er trug die berühmtesten Heiligtümer verschiedener Kulte zusammen, Denkmäler des Ruhmes der Vergangenheit. . . . Konstantin wollte kein einsames Schloß errichten, sondern eine Weltstadt. Er brauchte also Menschen, die seine Bauten ausführten; und er baute, um Menschen heranzuziehen“. So entstand das Städtebild, das uns heute noch mit Bewunderung erfüllt. Seine Geschichte im Laufe der Jahrhunderte bis auf den heutigen Tag schildert Gurlitt in der ihm eigenen außerordentlich lebendigen Weise. —

Wettbewerbe.

Einen Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Mozarthaus in Salzburg erläßt das Präsidium des Mozarteums in Salzburg zum 31. März 1910 für Architekten, die in Oesterreich oder Deutschland geboren oder dort zu ständig sind. Es gelangen 3 Preise von 2400, 1800 und 1200 K. zur Verteilung; ein Ankauf zweier nicht preisgekrönter Entwürfe für je 500 K. ist vorbehalten. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Hofrat Prof. Karl König und Prof. K. Mayreder in Wien, Geh. Hofrat Prof. Dr. Friedr. v. Thiersch in München und Ob.-Brt. Jos. Wessiken in Salzburg. Unterlagen gegen 5 K. durch das Sekretariat des Mozarteums in Salzburg. —

Inhalt: Neuere Synagogen. II. Die neue Synagoge in Dessau. — Vereine. — Literatur. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Die neue Synagoge in Dessau.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DAS NEUE RATHAUS IN RIXDORF-
 BERLIN. * ARCHITEKT: STADT-
 BAURAT R. KIEHL IN RIXDORF. *
 ECKE AN DER BERLINER- UND
 SCHÖNSTAEDT-STRASSE. ***

 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
 * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 91 *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. NO. 91. BERLIN, 13. NOVEMBER 1909.

Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin.

Architekt: Stadtbaurat Reinhold Kiehl in Rixdorf.

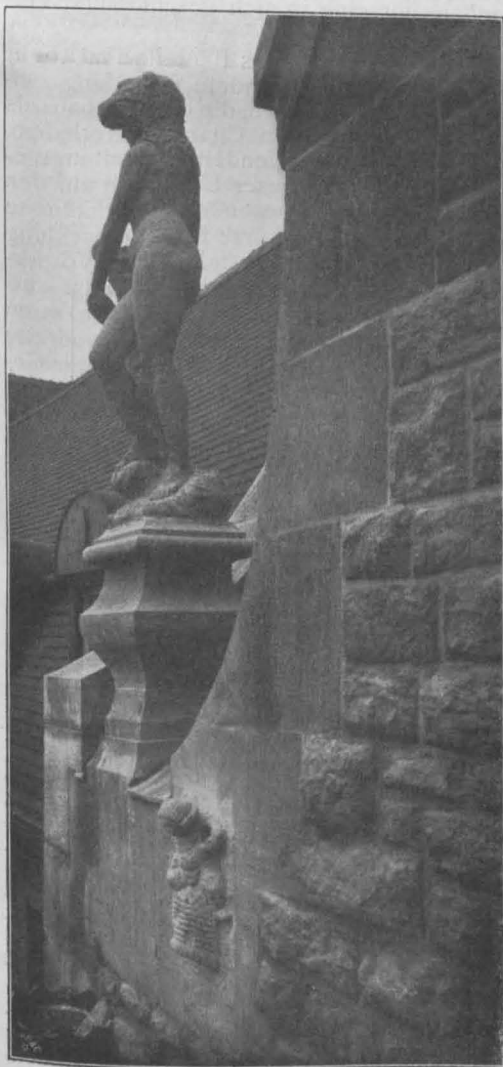
Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 623, 624 und 625.



u Beginn dieses Jahres ist in Rixdorf ein neues Rathaus in feierlicher Weise seiner Bestimmung übergeben worden, das neben dem alten Gemeindehause steht und äußerlich die Wandlung des ehemaligen kleinen Gemeinwesens zur Großstadt kennzeichnet. Dieser Prozeß hat sich mit großer Schnelligkeit vollzogen. Rixdorf war zur Zeit seiner Entstehung eine Ordensgründung; im Jahre 1360 sprach der Johan-

niter-Orden die Umwandlung seines aus dem früheren Besitz des Templer-Ordens stammenden Hofes Richardsdorf in ein Dorf mit 25 Hufen aus. Durch Ansiedelung ausgewanderter böhmischer Kolonistenfamilien fand 1737 durch Friedrich Wilhelm I. eine Trennung in Deutsch-Rixdorf und Böhmisch-Rixdorf statt, die bis zum Jahre 1873 dauerte, in dem beide Orte zu einer Landgemeinde vereinigt wurden. Das schnelle Wachstum dieser Gemeinde, begünstigt durch die Nähe Berlins und den wirtschaftlichen Aufschwung nach dem deutsch-französischen Kriege läßt sich in den Bevölkerungsziffern der verschiedenen Zeiträume anschaulich zeigen. Im Jahre 1875 zählte die Gemeinde erst 13 375 Einwohner, zwanzig Jahre später, 1895, dagegen schon 60 275 Bewohner, und nach weiteren nur 5 Jahren, 1900, ist die Zahl bereits auf 90 422 Seelen gewachsen. Die Umwandlung der Gemeinde zur Stadt und die Bildung eines eigenen Stadtkreises wurde angesichts dieses Wachstums zum wirtschaftlichen Bedürfnis und am 1. April 1899 vollzogen. Die Volkszählung des Jahres 1905 zeigte eine weitere Zunahme auf 153 513 Einwohner und heute ist die Zahl von 217 000 Bewohnern bereits überschritten. Das Gebiet von Rixdorf ist eine Enklave von 1032,43^{ha}, die, wenn die Zunahme der Bevölkerung in der gleichen Weise fortschreitet wie bisher, bald in voller Ausdehnung besiedelt sein dürfte.

Angesichts dieser Entwicklung, welche die volle Aufmerksamkeit der weit blickenden leitenden Kreise erheischt und diese zu außergewöhnlichen Maßnahmen veranlaßt, ist es begreiflich, daß das aus den siebziger Jahren stammende Amtshaus dem wachsenden Bedürfnis der Verwaltung nicht mehr entsprechen



konnte, auch dann nicht mehr, als das in ihm untergebrachte Amtsgericht einen aus städtischen Mitteln errichteten Neubau bezogen hatte. Einzuers in Erwägung gezogener Gedanke, das alte, künstlerisch und praktisch ganz unbedeutende Rathaus zu erweitern, wurde angesichts des außergewöhnlichen Wachstums der Stadt aufgegeben und der diesem Wachstum entsprechende einzig richtige Weg beschritten, einen Neubau so zu planen, daß er zunächst als Teil eines größeren Ganzen für sich bestehen konnte, um im Verlauf der Jahre je nach dem weiteren Wachstum der Stadt zu einer geschlossenen organischen Einheit erweitert und ausgebaut zu werden. Die Grundrißskizzen S. 623 zeigen, wie unter Opferung des alten Gemeindehauses an der Berliner-Straße, das einpunktiert ist, von dem man sich nicht eben schweren Herzens trennen wird, die Bauanlage der Zukunft sich gestalten dürfte. Dieselbe wird ihre Hauptfront an der Berliner-Straße entwickeln, hier teilweise stark zurücktreten, um sich platzartig zu erweitern und im übrigen mit vier großen inneren Höfen das ganze Gelände zu bedecken, das von der Berliner-Straße, der Erk-Straße, der Donau-Straße und der Schönstedt-Straße eingeschlossen wird. Auf die Raumverteilung des noch nicht ausgebauten Teiles brauchen wir heute noch nicht näher einzugehen; sie ist aber schon in der Skizze geschickt geplant, berücksichtigt im Inneren in sorgfältiger Weise die Anforderungen der Verwaltung und des Verkehrs und ist im Aeußeren darauf bedacht, der Umgebung eine schöne Massengliederung darzubieten.

Zunächst ist der Flügel an der Schönstedt-Straße zur Errichtung gelangt. Die Grundrisse S. 624 zeigen die Raumverteilung. Bestimmend für die Grundriß-Anordnung waren die Lage und die Größe der Sitzungssäle, die im zweiten Obergeschoß untergebracht worden sind. Der Sitzungssaal für die Stadtverordneten sollte Raum bieten für 120 Stadtverordnete, 28 Magistrats-Mitglieder, für den Stadtverordneten-Vorsteher, das Bureau, die Presse und für Zuhörer auf den Tribünen. Er erhielt Abmessungen von 10,2 auf 18^m. Neben ihm liegt der Sitzungssaal für den Magistrat mit einer Grundfläche von 8,6 : 10,2 ^m. Beide Säle haben je einen Vorraum, der Sitzungssaal für die Stadtverordneten noch eine besondere Kleider-Ablage. Neben dem Sitzungssaal für die Stadtverordneten liegt ein Erfrischungsraum, neben diesem in der Flucht der Schönstedt-Straße ein Zimmer für den II. Bürgermeister nebst Vorzimmer. Ein Zimmer für den Stadtverordneten-Vorsteher liegt nach rückwärts neben der Garderobe; ein Zimmer für den Stadtrat schließt an die Magistrats-Garderobe an. Vor dem Sitzungssaal der Stadtverordneten dehnt sich eine geräumige Halle aus, an deren Langseite die stattliche Hallentreppe liegt. Diese in sich geschlossene Raumgruppe gibt dem jetzigen Rathaus teil wie der künftigen Rathausgruppe ihr Gepräge. Was sonst noch für diesen Bauteil geplant ist, schließt sich als einfache Verwaltungsräume lediglich dem Be-

dürfnis entsprechend an. So folgen im Saal-Geschoß Räume für die Schul-Verwaltung, für den Stadt-Ausschuß, für öffentliches Gesundheitswesen und für die Steuer-Verwaltung, deren Räume sich um ein eigenes Treppenhaus mit Halle am Zusammenfluß der Schönstedt- mit der Donau-Straße lagern.

Der Anlage der Saalgruppe mußte sich die Anordnung der Räume im Erdgeschoß unterordnen. Der Haupteingang zum Rathaus liegt an der Berliner-Straße und führt durch eine große Halle, über welcher sich der Rathauturm als ein Wahrzeichen der frisch aufstrebenden Stadt erhebt, zu der sämtliche Geschosse verbindenden Haupttreppe. An der Halle liegt der geräumige Kassenraum für die Hauptkasse der Stadt und für die Steuerkasse, tunlichst nahe am Verkehr. Der Raum ist 33,7 ^m lang und 10,2 ^m breit. Für den Verkehr der Bevölkerung wird ein 3 ^m breiter Raum durch Zählische abgegrenzt. An den Kassenraum schließen sich ein Zimmer für den Rendanten nebst angrenzendem Tresor, der anderseits unmittelbar neben dem Pförtnerraum liegt, demnach unter steter Bewachung ist. Ein geräumiges Botenzimmer befindet sich rückwärts.

Im ersten Obergeschoß liegen unter den großen Sitzungssälen Zimmer für die Deputations-Sitzungen, die Haupt-Registratur, sowie Bureau Räume. Daneben enthält das erste Obergeschoß eine Bibliothek mit Lesezimmer, sowie die Zimmer des Oberbürgermeisters. Außer diesen Raumgruppen enthalten alle Geschosse, soweit sie nicht schon berührt wurden, Geschäftsräume für die Verwaltung. Das Kellergeschoß dieses Bauteiles enthält neben den Räumen für die Zentralheizung nur noch Lagerräume für die Materialien-Verwaltung. Der sich die Schönstedt-Straße entlang ziehende Flügel hat in der Mitte einen Nebeneingang mit kleinerer Diensttreppe, während ein zweiter Nebeneingang an der Ecke der Schönstedt- und der Donau-Straße eine stattlichere Ausbildung mit geräumiger Halle und monumentalem Treppenhaus für eine in sich geschlossene Verwaltungsgruppe erhalten hat.

In der Grundrißanlage dieses Bauteiles hat somit eine strenge und sachlich begründete Scheidung zwischen den Räumen stattgefunden, die dem Rathaus als solchem seinen repräsentativen Charakter verleihen, und den Räumen für die laufenden Verwaltungsgeschäfte. Die Rückwirkung dieser Umstände auf den Aufbau und die Art, wie die besonderen Verhältnisse der Baustelle, namentlich die kurze Frontentwicklung an der Berliner-Straße, für die Gestaltung der Vorder- teile der vollendeten Rathausgruppe ausgenutzt wurden und beim Weiterbau noch benutzt werden, seien in unserem Schlußaufsatze geschildert. Die Grundrisse S. 623 lassen erkennen, daß das, was sich in der Gesamtanlage so zwanglos und so selbstverständlich, in so hohem Maße von praktischen und gleichzeitig künstlerischen Gesichtspunkten begleitet zusammenfügt, das Werk langer Ueberlegung und reifer Gestaltungskraft ist. —

(Fortsetzung folgt.)

Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen. (Fortsetzung aus No. 89.)

II. Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

Die Notwendigkeit, die Entfernungen innerhalb Groß-Berlins durch Schnellbahnen mit eigenem Bahnkörper abzukürzen, wurde schon verhältnismäßig frühzeitig erkannt; nicht von den städtischen Behörden, sondern von anderer Seite. Werner v. Siemens verfolgte bereits mit der im Jahre 1881 vorgenommenen Inbetriebsetzung der Lichterfelder Straßenbahn den Zweck, darzutun, daß sich die elektrische Zugkraft für städtische Schnellbahnen auf eigenem Bahnkörper besonders eigne, und legte später einen Entwurf für je eine Hochbahn im Zuge der Friedrich- und der Leipziger-Straße nach New-Yorker Muster, mit Einzelstützen für je ein Gleis an den Bordkanten, den städtischen Behörden vor, konnte aber deren Einverständnis nicht erlangen. Im Jahre 1891 legte die Firma Siemens & Halske das Projekt einer elektrischen Hochbahn Warschauer Brücke—Zoologischer Garten mit Abzweigung nach dem Potsdamer Platz der Stadt zur Genehmigung vor und die Verhandlungen kamen durch den Vertrag vom 25. Juni 1895 zum Abschluß, durch den der Bau der Bahn sichergestellt wurde. In diesem Vertrag wurde der Stadt als Entgelt für die Ueberlassung der Straßen ein Anteil an der Rohein-

nahme, das Ankaufsrecht und das Heimfallsrecht eingeräumt. Da sich Charlottenburg, bzw. die Kaiser Wilhelm-Gedächtnis-Kirchen-Gemeinde dem Bau einer Hochbahn vom Nollendorf-Platz zum Zoologischen Garten widersetzte, wurde hier eine Unterpflasterbahn gewählt. Die Zustimmung der Stadt Schöneberg zu den dadurch auf ihrem Gebiet, d. h. an dem kurzen Stück von der Zieten-Straße bis zum Nollendorf-Platz, notwendig werdenden Aenderungen mußte auf Grund des Kleinbahn-Gesetzes ergänzt werden,

Als Erweiterungen des Hochbahn-Unternehmens war eine Zweiglinie vom Potsdamer Platz über das Brandenburger Tor bis zum Reichstagsgebäude, und von da an der Spree entlang als Galeriebau nach dem Bahnhof Friedrich-Straße und dem Schloßplatz geplant, welche im Jahre 1897 die allerhöchste Zustimmung fand, aber nicht zur Ausführung kam, da inzwischen die Fortführung nach dem Spittelmarkt beschlossen worden war. Außerdem sollte die Hochbahn später von der Warschauer Brücke im Zuge der nördlichen Ringstraße nach dem Stettiner Bahnhof weitergeführt werden; auch dieser Plan kommt nicht zur Ausführung,

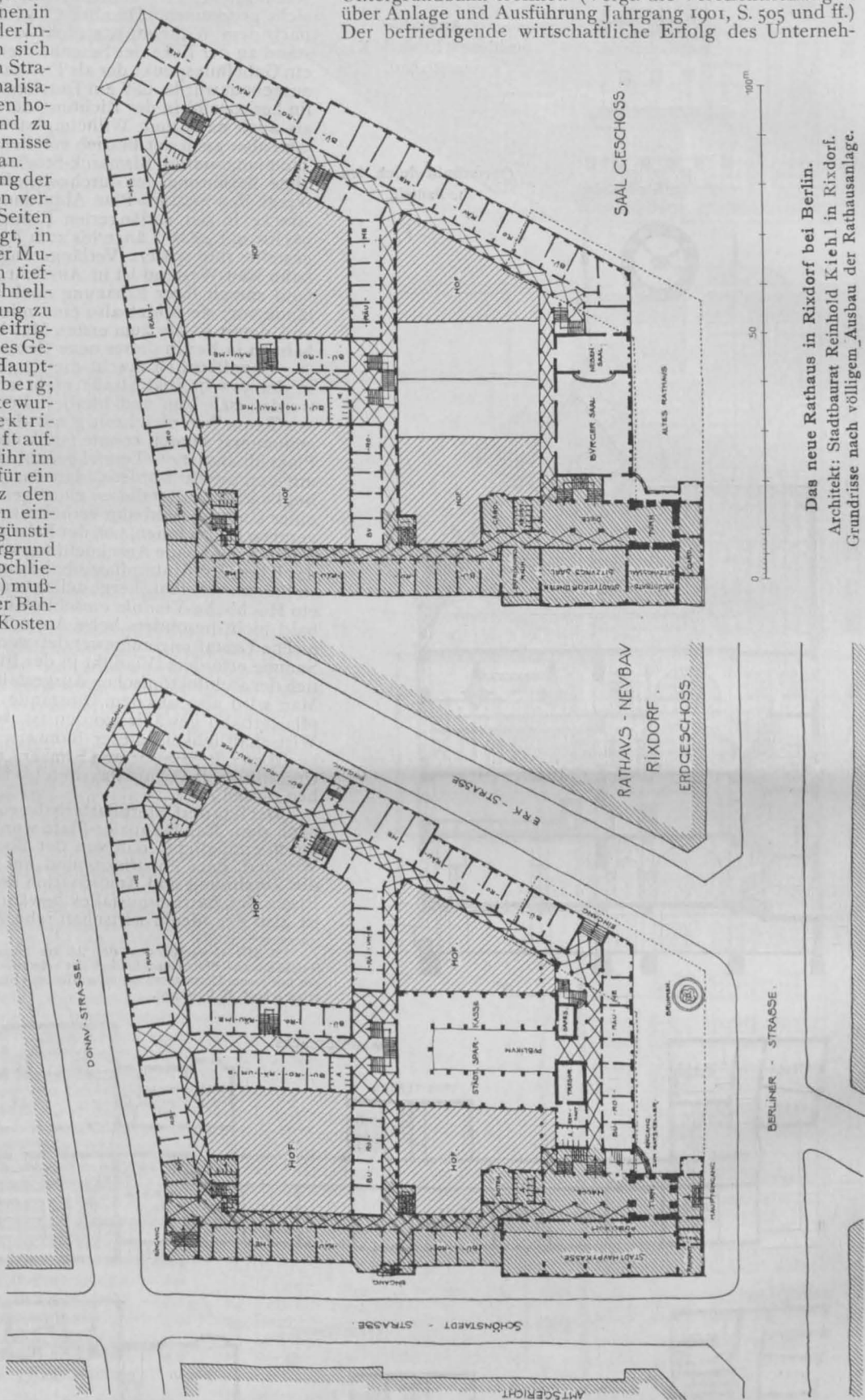
Für die Linienführung der Hoch- und Untergrundbahn und ihre Verlängerungen war in erster Linie das Vorhanden-

sein der breiten Alleestraßen, erst in zweiter Linie das — auf der Strecke Schlesisches Tor-Zoologischer Garten unstreitig vorhandene — Verkehrsbedürfnis maßgebend gewesen, für die Strecke nach dem Schloßplatz die erleichterte Bauweise mit seitlicher Oeffnung des Tunnels nach der Spree hin. An eigentliche Unterpflasterbahnen in den engeren Straßen der Innenstadt wagte man sich wegen der durch den Straßenverkehr, die Kanalisations-Anlagen und den hohen Grundwasserstand zu erwartenden Erschwerenisse noch nicht recht heran.

Während der Planung der Hochbahn wurde von verschiedenen anderen Seiten der Gedanke verfolgt, in Berlin nach Londoner Muster ein System von tief liegenden Röhren-Schnellbahnen zur Ausführung zu bringen; einer der eifrigsten Vorkämpfer dieses Gedankens war der Hauptmann a. D. Immikenberg; ein ähnlicher Gedanke wurde von der Allg. Elektrizitäts-Gesellschaft aufgenommen und von ihr im Jahre 1891 der Plan für ein derartiges Bahnnetz den städtischen Behörden eingereicht. Bei dem ungünstigen Berliner Untergrund (Sandboden und hochliegendes Grundwasser) mußte der Bau derartiger Bahnen besonders große Kosten und ziemlich große technische Schwierigkeiten verursachen, insbesondere war die Befürchtung naheliegend, daß die darüber stehenden Häuser durch Nachgeben des Bodens gefährdet werden würden. Infolgedessen machte die Stadt Berlin ihre grundsätzliche Zustimmung zu dem Plan von der Ausführung einer Probe-Strecke abhängig, für welche bekanntlich der Spree-lauf zwischen Stralau und Treptow ausersehen wurde. Zu dem Bau eines Spree-Tunnels an dieser Stelle verband sich die A. E. G. mit der Firma Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. zur „Gesellschaft für den Bau von Untergrund-Bahnen“. Der Spree-Tunnel zwischen Stralau und Treptow wurde in den Jahren 1895 bis 1899 erbaut und wird zur Durchführung einer eingleisigen elektrischen Straßenbahn benutzt. Der Bau ging ohne Unfall von staten, jedoch zeigten die über den Tunnel probeweise aufgeführten Fundamente infolge Nachsinkens des Bodens ganz erhebliche Senkungen und Risse, sodaß der von der Gesellschaft behauptete Beweis für die Zulässigkeit der Bauweise nicht erbracht werden konnte. Wenn auch die Gesellschaft die Bodensackungen auf Mängel des Brust-

schildes zurückführte, die leicht beseitigt werden könnten, so ist ein neuer Versuch mit einem verbesserten Brustschilde doch nicht ausgeführt worden; heute ist diese Tunnelbauweise für Berlin als endgültig ausgeschieden zu betrachten.

Am 14. Februar 1902 wurde der Betrieb der Hoch- und Untergrundbahn eröffnet. (Vergl. die Veröffentlichungen über Anlage und Ausführung Jahrgang 1901, S. 505 und ff.) Der befriedigende wirtschaftliche Erfolg des Unterneh-



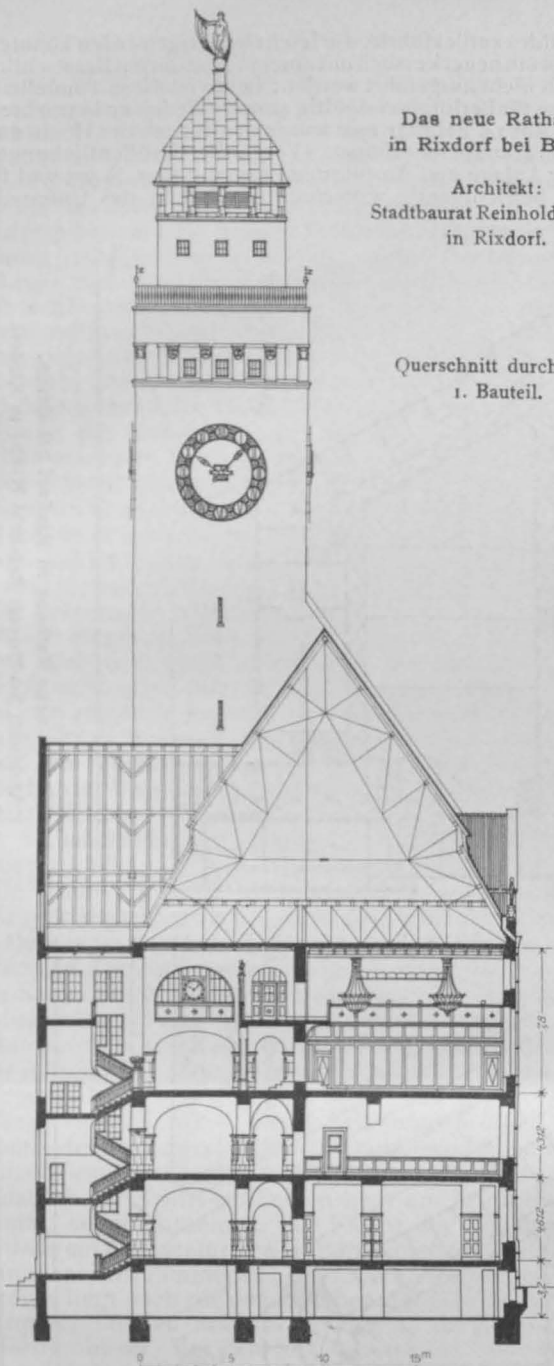
Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin.
Architekt: Stadtbaurat Reinhold Kiehl in Rixdorf.
Grundrisse nach völligem Ausbau der Rathausanlage.

mens ließ seine Erweiterung als wünschenswert erscheinen. Zunächst wurde eine solche mit der Stadt Charlottenburg vereinbart und die Linie vom Zoologischen Garten über das Knie durch die Bismarck-Straße nach dem Wilhelm-Platz (Charlottenburger Rathaus) verlängert. Inzwischen war der Plan der Verbreiterung der Bismarck-Straße und ihrer Fortführung durch den Grunewald bis zum Truppen-

Das neue Rathaus
in Rixdorf bei Berlin.

Architekt:
Stadtbaurat Reinhold Kiehl
in Rixdorf.

Querschnitt durch den
1. Bauteil.

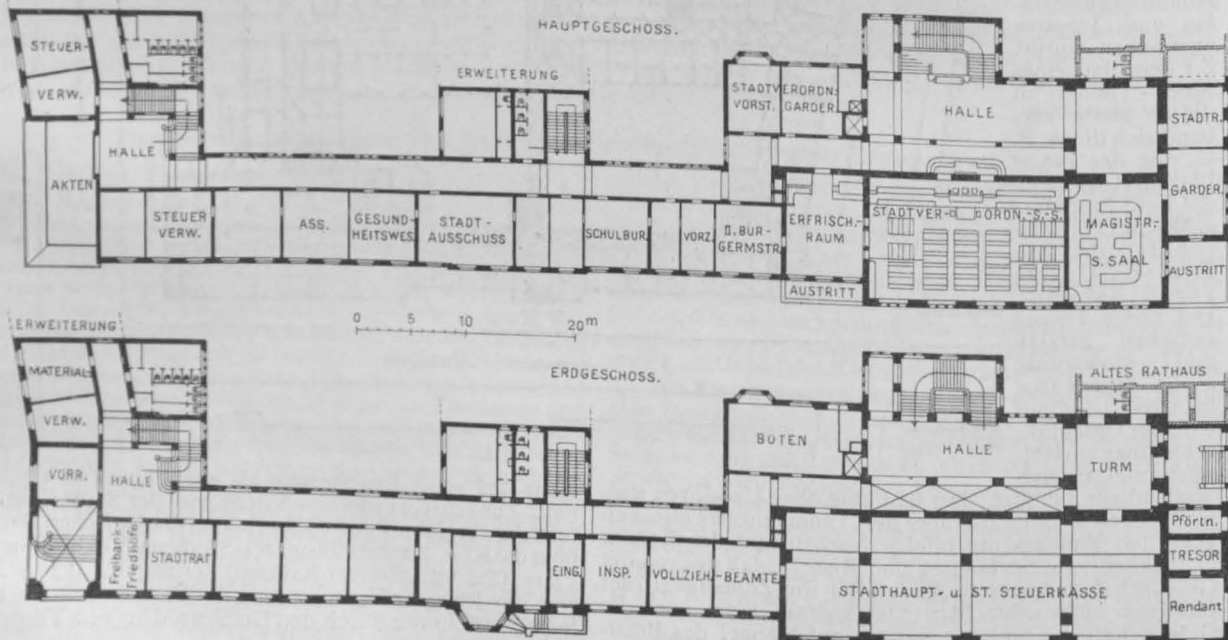


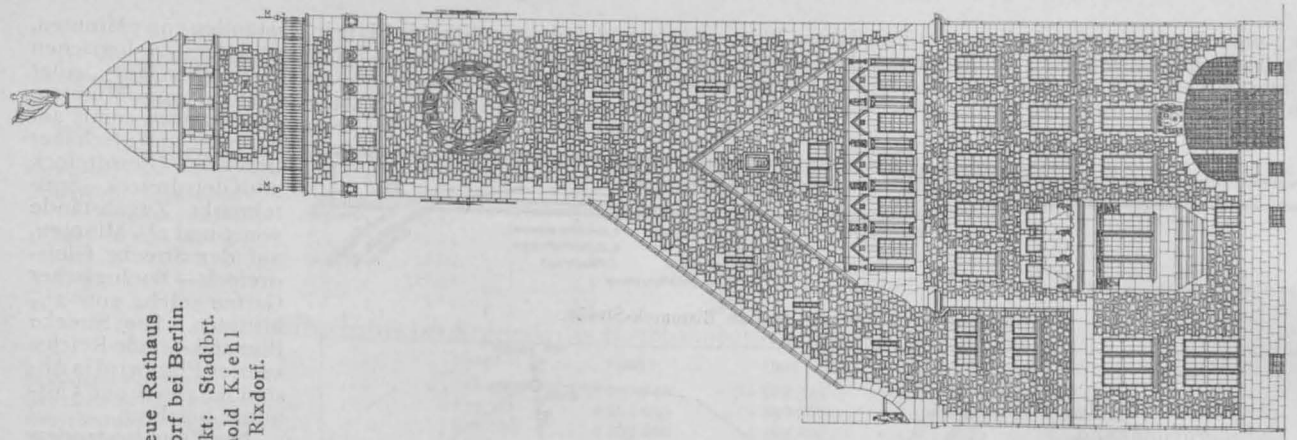
Uebungsplatz Döberitz (Döberitzer Heerstraße) beschlos-
sen worden und diese Straßenanlage gab Gelegenheit zur
Aufschließung des an die Villenkolonie Westend im Süd-
en anschließenden sogen. Neu-Westender Geländes. Um
diese Aufschließung zu ermöglichen, wurde auch die Fort-
setzung der Untergrundbahn in der Bismarck-Straße in Aus-
sicht genommen. Da aber Charlottenburg auf die Linie
nach dem Wilhelmplatz nicht verzichten wollte, so ent-
stand an der Ecke der Sesenheimer- und Bismarck-Straße
ein Gabelungspunkt, der als Trennungsstation in der Weise
ausgebaut wurde, daß ein Durchgang von Zügen von Ber-
lin her sowohl in der Richtung der Döberitzer Heerstraße
als auch nach dem Wilhelmplatz und umgekehrt, außer-
dem aber auch der Betrieb von Pendelzügen zwischen der
Trennungsstation Bismarck-Straße und dem Wilhelm-Platz
ohne Berührung der durchgehenden Gleise möglich ist
(vergl. den Stations-Plan Abbildung 7, S. 626). Die Bahn-
strecke in der verlängerten Bismarck-Straße wurde zu-
nächst auf 2,8 km Länge bis zum Reichskanzler-Platz her-
gestellt; ihre spätere Verlängerung von da bis zur Renn-
bahn Neu-Westend ist in Aussicht genommen. Die Bahn
fand zurzeit ihrer Erbauung noch völlig unbebautes Ge-
lände vor; sie bildet also eine reine Aufschließungsbahn
und damit wurde zum ersten Mal beim Bau von Schnell-
bahnen in Berlin dieses neue Gebiet betreten.

Unwillkürlich taucht die Frage auf, warum die Bahn
in der 50m breiten Straße nicht als Hochbahn angelegt
worden ist. Man muß hierbei aber berücksichtigen, daß
der Tunnelbau gleichzeitig mit dem Bau der Straße vor-
genommen werden konnte (auch über den Reichskanzler-
Platz hinaus ist der Tunnel beim Ausbau der Straßen gleich
mit hergestellt worden), daß das Grundwasser hier tief
liegt und daß unter diesen günstigen Verhältnissen der Bau
einer Unterpflasterbahn verhältnismäßig niedrige Kosten
verursacht. Im freien, von der Bebauung noch unberührten
Gelände und ohne Anschneidung von Grundwasser kostet
das Kilometer Unterpflasterbahn einschließlich der Halte-
stellen betriebsfähig hergestellt etwa 1 Mill. M.,*) während
ein Hochbahn-Viadukt einschließlich der Haltestellen, so-
bald nicht besonders hohe Ausgaben für die architekto-
nische Gestaltung aufgewendet werden, etwa die gleiche
Summe erfordert (Viadukt in der Bülowstraße ausschließ-
lich der architektonischen Ausgestaltung der Haltestellen).
Man wird also aus dem Umstande, daß hier eine Unter-
pflasterbahn gewählt worden ist, keinen Schluß auf die
Wirtschaftlichkeit dieser Bauweise in bebauten Außen-
bezirken mit ausgebauten Straßen, wo die Baukosten der
Unterpflasterbahn auf das drei- bis fünffache wachsen, zie-
hen dürfen.

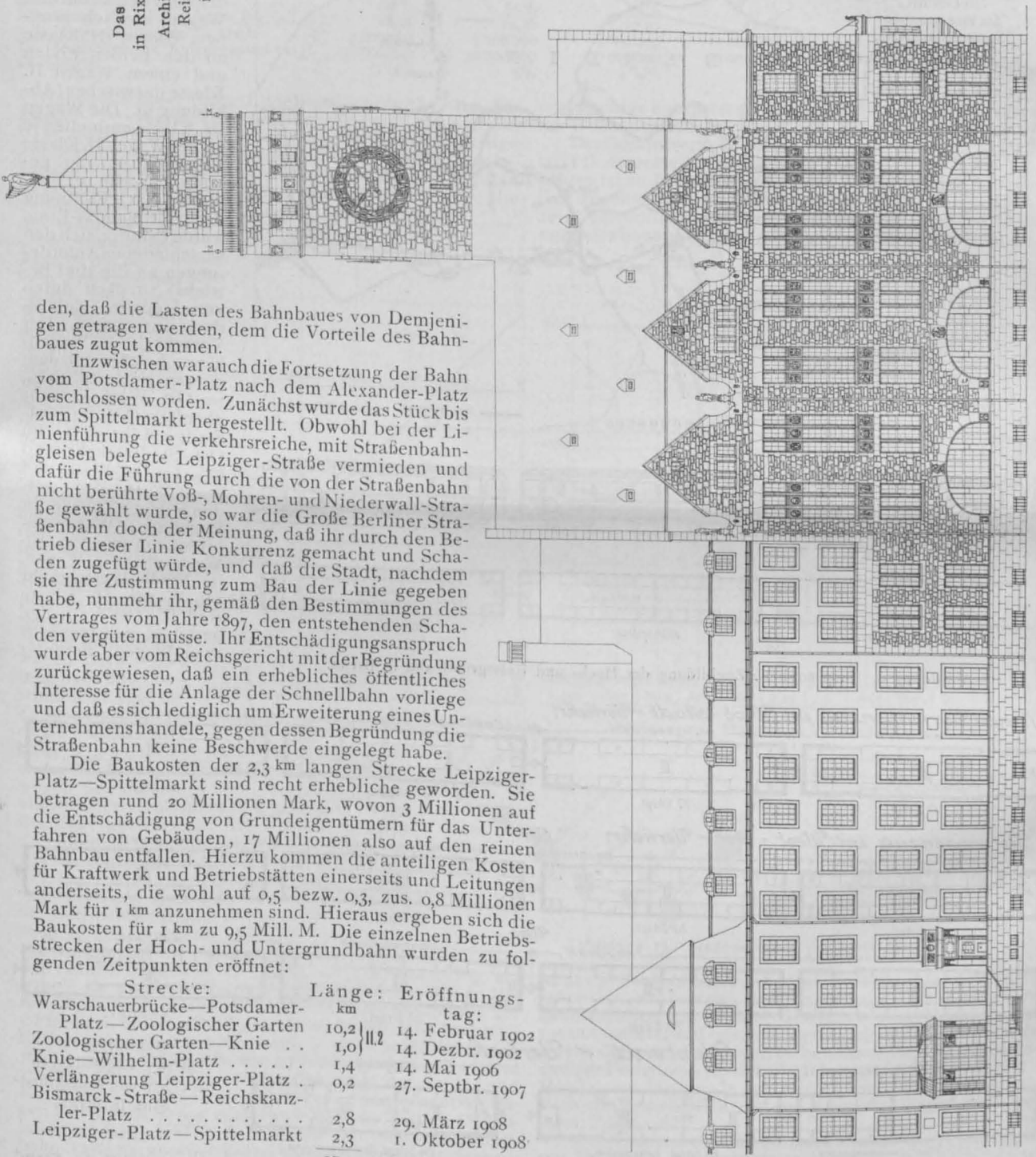
Der Bau der Unterpflasterbahn von der Bismarck-Straße
nach dem Reichskanzler-Platz wurde im übrigen nur da-
durch ermöglicht, daß von der Boden-Gesellschaft Neu-
Westend, dem Forstfiskus und der Stadt Charlottenburg
die Verzinsung und Amortisation des Baukapitals und der
Ersatz des Betriebsausfalles gewährleistet wurden. Hier
ist also der ideale wirtschaftliche Zustand erreicht wor-

*) Die Gesamtkosten der 2,8 km langen Zweigstrecke nach dem
Reichskanzler-Platz einschließlich der sehr beträchtlichen anteiligen Kosten
der mit einem Umformerwerk ausgerüsteten Station Bismarck-Straße haben
etwa 6 Mill. M. betragen.





Das neue Rathaus
in Rixdorf bei Berlin.
Architekt: Stadbrt.
Reinhold Kiehl
in Rixdorf.



den, daß die Lasten des Bahnbaues von Demjenigen getragen werden, dem die Vorteile des Bahnbaues zugut kommen.

Inzwischen war auch die Fortsetzung der Bahn vom Potsdamer-Platz nach dem Alexander-Platz beschlossen worden. Zunächst wurde das Stück bis zum Spittelmarkt hergestellt. Obwohl bei der Linienführung die verkehrsreiche, mit Straßenbahngleisen belegte Leipziger-Straße vermieden und dafür die Führung durch die von der Straßenbahn nicht berührte Voß-, Mohren- und Niederwall-Straße gewählt wurde, so war die Große Berliner Straßenbahn doch der Meinung, daß ihr durch den Betrieb dieser Linie Konkurrenz gemacht und Schaden zugefügt würde, und daß die Stadt, nachdem sie ihre Zustimmung zum Bau der Linie gegeben habe, nunmehr ihr, gemäß den Bestimmungen des Vertrages vom Jahre 1897, den entstehenden Schaden vergüten müsse. Ihr Entschädigungsanspruch wurde aber vom Reichsgericht mit der Begründung zurückgewiesen, daß ein erhebliches öffentliches Interesse für die Anlage der Schnellbahn vorliege und daß es sich lediglich um Erweiterung eines Unternehmens handle, gegen dessen Begründung die Straßenbahn keine Beschwerde eingelegt habe.

Die Baukosten der 2,3 km langen Strecke Leipziger-Platz—Spittelmarkt sind recht erhebliche geworden. Sie betragen rund 20 Millionen Mark, wovon 3 Millionen auf die Entschädigung von Grundeigentümern für das Unterfahren von Gebäuden, 17 Millionen also auf den reinen Bahnbau entfallen. Hierzu kommen die anteiligen Kosten für Kraftwerk und Betriebsstätten einerseits und Leitungen andererseits, die wohl auf 0,5 bzw. 0,3, zus. 0,8 Millionen Mark für 1 km anzunehmen sind. Hieraus ergeben sich die Baukosten für 1 km zu 9,5 Mill. M. Die einzelnen Betriebsstrecken der Hoch- und Untergrundbahn wurden zu folgenden Zeitpunkten eröffnet:

Strecke:	Länge:	Eröffnungs-
Warschauerbrücke—Potsdamer-Platz	10,2 km	14. Februar 1902
Potsdamer-Platz—Zoologischer Garten	1,0	14. Dezbr. 1902
Zoologischer Garten—Knie	1,4	14. Mai 1906
Knie—Wilhelm-Platz	0,2	27. Septbr. 1907
Verlängerung Leipziger-Platz—Bismarck-Straße—Reichskanzler-Platz	2,8	29. März 1908
Leipziger-Platz—Spittelmarkt	2,3	1. Oktober 1908
	17,9	

Abbildung 8 stellt das Liniennetz der Hoch- und Untergrundbahn mit eingetragenen Stations-Entfernungen dar. Bis zur Eröffnung der Spittelmarktlinie wurde der Betrieb in der Weise gehandhabt, daß die meisten Züge von der Warschauer-Brücke nach dem Wilhelm-Platz durchge-

führt wurden und am Potsdamer-Platz Kopf machten. In den verkehrsreichen Tagesstunden wurden außerdem durchgehende Ost-Westzüge über das Gleisdreieck ohne Berührung des Potsdamer-Platzes befördert, die eine um 4 Minuten kürzere Fahrzeit aufwiesen. Außerdem verkehr-

ten noch Pendelzüge zwischen dem Potsdamer-Platz und Zoologischen Garten. Seit der Eröffnung der Spittelmarkt-Linie verkehren, abgesehen von den frühen Morgen- und den letzten Abendstunden, die Züge zwischen dem Spittel-

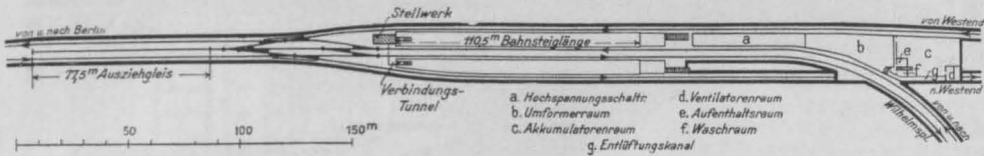


Abbildung 7. Trennungs-Station Bismarck-Straße.

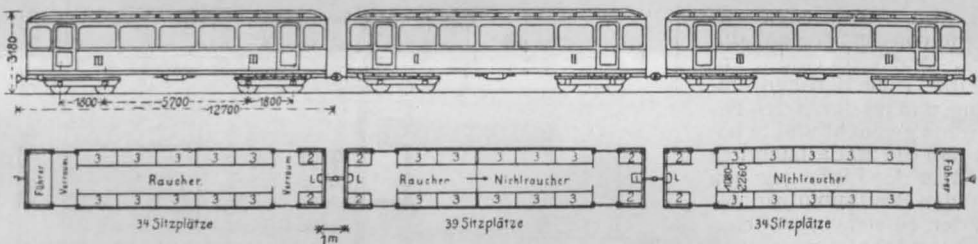
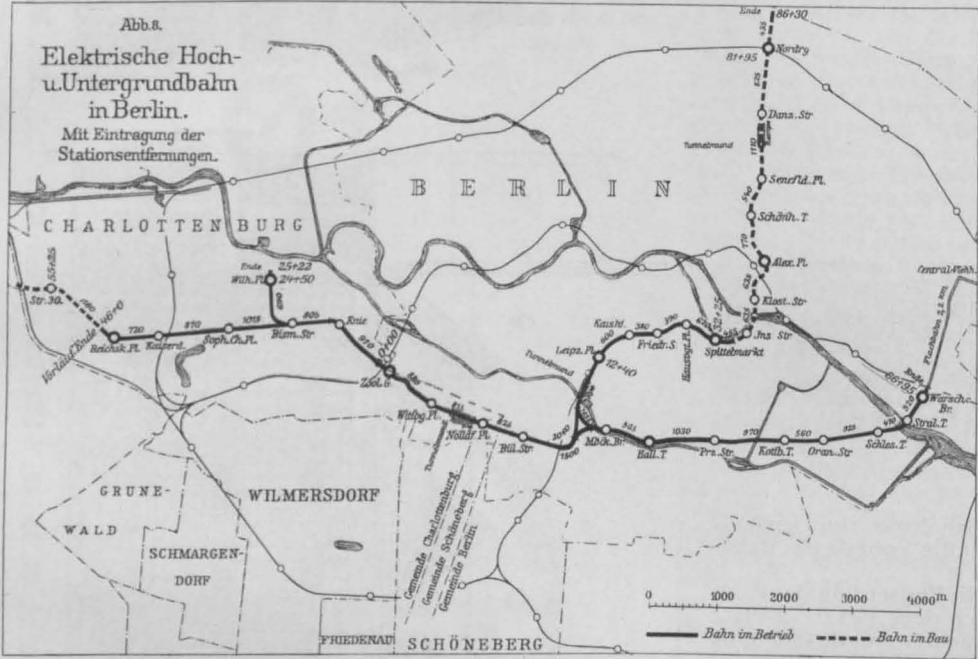


Abbildung 9. Ursprüngliche Zugbildung der Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

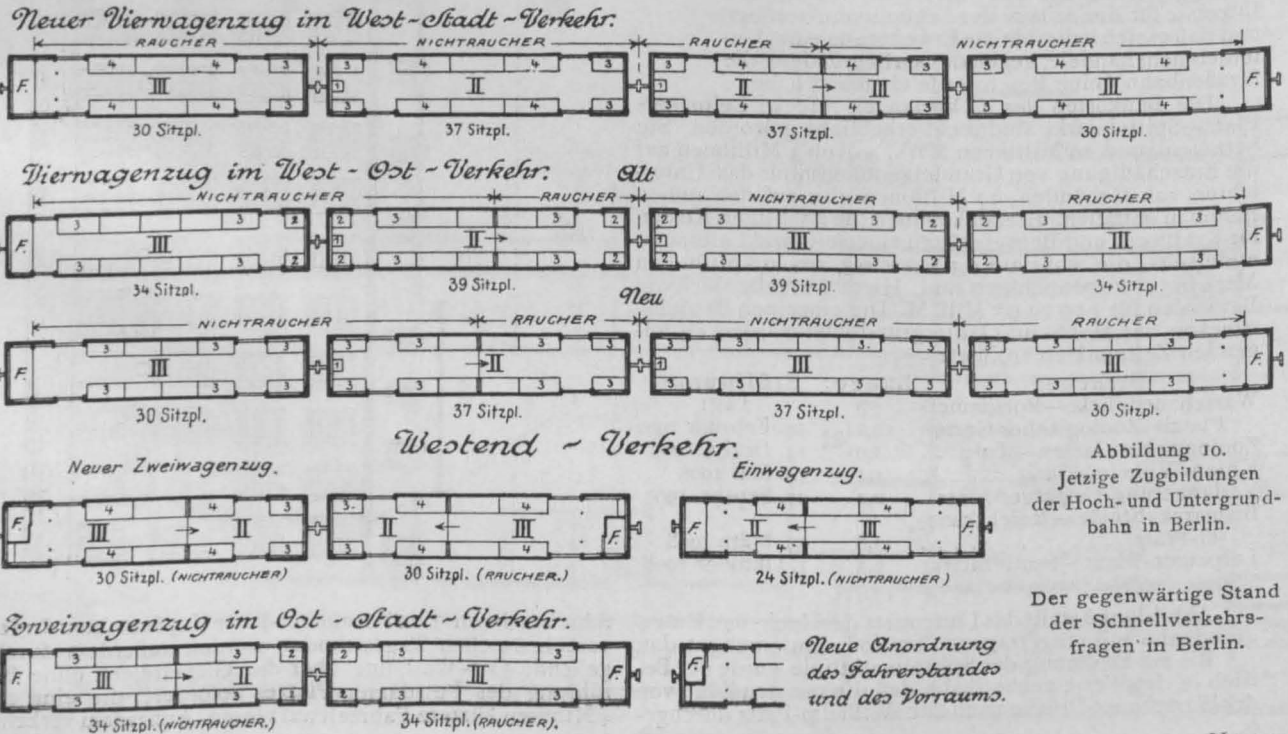


Abbildung 10. Aktuelle Zugbildungen der Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

Der gegenwärtige Stand der Schnellverkehrsfragen in Berlin.

II. Verkehrs-Ergebnisse der Hochbahn 1903—1908.

IV. Baukosten-Zusammenstellung der Hochbahn 1903—1908.

Jahr	Beförderte Fahrgäste in Millionen	Verkehrs- zunahme %	Betriebslänge (im Mittel) km	Kilometrischer Jahresverkehr in Millionen
1903	29 628 000		11,21	2,6
1904	32 118 000	8,4	11,21	2,9
1905	34 529 000	7,5	11,21	3,0
1906	37 807 000	9,5	12,06	3,1
1907	41 442 000	9,6	12,43	3,3
1908	44 639 000	7,7	15,14	3,0

Jahr	Betriebslänge km am Ende des Jahres	Buchwert der im Betrieb befindl. Strecken Millionen Mark	Kilometrischer Anlagewert der Bahn Millionen Mark
1903	11,2	34,2	3,1
1904	11,2	35,2	3,1
1905	11,2	34,8	3,1
1906	12,6	40,0	3,1
1907	12,8	43,8	3,4
1908	17,8	68,3	3,8

III. Wirtschaftliches Ergebnis des Hochbahnbetriebes in den Jahren 1903—1908.

	1903:	1904:	1905:	1906:	1907:	1908:
Beförderte Personen	29 628 463	32 117 742	34 529 325	37 807 172	41 442 124	44 639 029
Geleistete Zugkilometer	2 247 381	2 293 095	2 290 060	2 503 796	2 564 976	3 194 887
Betriebseinnahmen in Mark	3 818 100	4 163 800	4 499 100	4 987 300	5 540 100	6 020 200
Betriebsausgaben desgl.	2 002 500	2 269 400	2 378 700	2 597 000	2 844 700	3 193 100
Betriebskoeffizient	52%	55%	53%	52%	51%	53%
Einnahmen auf 1 Fahrgast in Pfg.	12,35	12,36	12,40	12,56	12,69	12,91
Schuldverschreibungen in Mark	7 800 000	7 800 000	7 800 000	15 000 000	24 973 500	34 937 500
Dividendenberecht. Anlagekapital desgl.	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000
Dividende	3 1/2%	4%	4 1/2%	5%	5%	5%

¹/₂ Wagen II. Klasse. Auf der Linie Bismarck-Straße—Reichskanzler-Platz verkehren in der Regel Einzelwagen mit rund ¹/₃ II., ²/₃ III. Klasse. Abbildung 10 zeigt die gegenwärtige Zugbildung. Infolge des Pendelverkehrs nach dem Reichskanzler-Platz wird der Bahnhof Bismarck-Straße z. Zt. nicht so benutzt, wie bei der Planung angenommen wurde; die Pendelwagen müssen vielmehr zwischen Ankunft und Abfahrt die beiden vom Zoologischen Garten nach dem Wilhelm-Platz führenden Gleise kreuzen. In den Einwagenzügen ist das Rauchen verboten. Soweit die Züge aus mehreren Wagen bestehen, sind Wagen bzw. Abteile für Raucher und Nichtraucher vorhanden. Diese Einrichtung liegt zwar im Interesse des Publikums, bringt aber Schwierigkeiten im Betrieb mit sich. So wünschenswert es wäre, die Raucherwagen bzw. -Abteile nach einer bestimmten Regel im Zuge zu verteilen, sodaß sich die Fahrgäste schon auf dem Bahnsteig in entsprechender Weise gruppieren können, läßt sich das wegen des Verkehrs über das Gleisdreieck und bei der verhältnismäßig geringen Länge der Züge auch wegen des Umsetzens nicht durchführen. Zweckmäßiger wäre daher ein vollständiges Rauchverbot, wie in den Wagen der Straßenbahn und der Hamburger Stadtbahn.

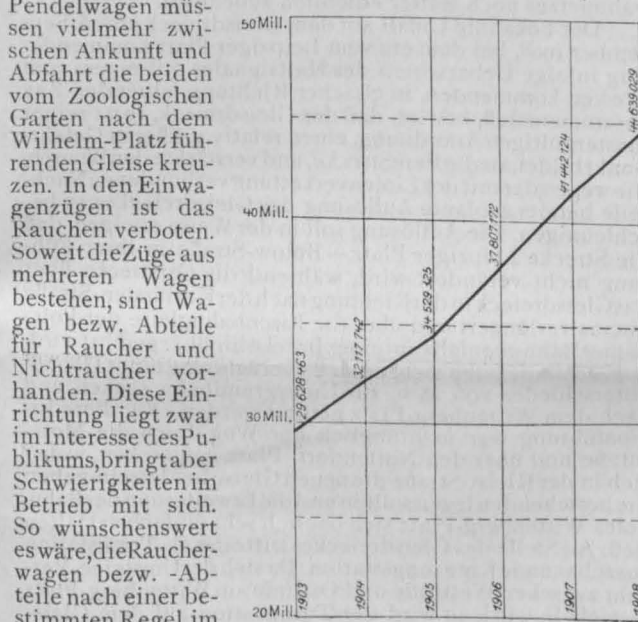


Abbildung 11. Gesamtverkehr der Hochbahn.

Der Tarif stuft sich nach dem Vorbild der Berliner Stadtbahn nach Stationen, nicht nach Entfernungen ab. Für den Verkehr bis zur vierten auf die Ausgangsstation folgenden Station werden in III. 10 Pfg., in II. Klasse 15 Pfg. erhoben, für weitere 3 Stationsentfernungen je 5 Pfg. in III. Klasse, in der II. Klasse das ¹/₂fache unter Abrundung auf 5 Pfg. nach unten. Da die mittlere tarifmäßige Stations-Entfernung zurzeit 900 m beträgt, so werden für die ersten 3600 m 10 Pfg. = 2,8 Pfg. für 1 km erhoben, für je weitere 2700 m 5 Pfg., d. h. für 1 km 1,9 Pfg. Auf der Stadt- und Ringbahn werden zurzeit für 10 Pfg. 5 Stationsentfernungen zu 1547 m = 7735 m zurückgelegt^{*)}; der Tarif der Hochbahn ist daher erheblich höher als der Stadt- und Ringbahn-Tarif, hat aber den Vorteil reicherer Preisabstufungen. Eine Aenderung in dem Tarif ist seit dem Bestehen der Bahn nicht eingetreten. Für die Frühzüge vor 8 Uhr morgens werden Frühverkehrskarten ausgegeben, die bei Beträgen über 10 Pfg. 5 Pfg. billiger sind, als die normalen Karten;

sonstige Fahrpreismäßigungen (für Zeitkarten, Arbeiter-Wochenkarten, Schülerkarten usw.) finden nicht statt. Der Gesamtverkehr ist in Abbildg. 11 und in der Zahlen-tafel II dargestellt. Bei der jährlichen Zunahme des Verkehrs ist zu berücksichtigen, daß die Bahnlänge allmählich zugenommen hat. Der kilometrische Jahresverkehr zeigt zeitweilig sogar eine Abnahme, was auf die Eröffnung der neuen Strecken zurückzuführen ist. Abbildung 12

ten; sonstige Fahrpreismäßigungen (für Zeitkarten, Arbeiter-Wochenkarten, Schülerkarten usw.) finden nicht statt.

Der Gesamtverkehr ist in Abbildg. 11 und in der Zahlen-tafel II dargestellt. Bei der jährlichen Zunahme des Verkehrs ist zu berücksichtigen, daß die Bahnlänge allmählich zugenommen hat. Der kilometrische Jahresverkehr zeigt zeitweilig sogar eine Abnahme, was auf die Eröffnung der neuen Strecken zurückzuführen ist. Abbildung 12

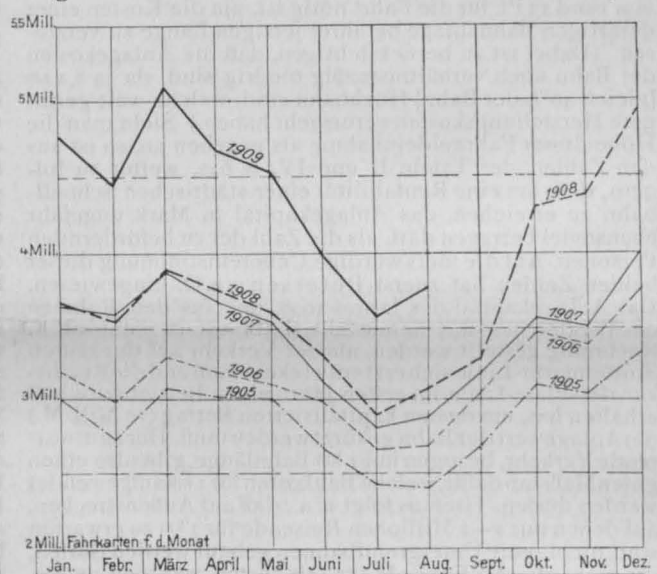


Abbildung 12. Monatliche Verkehrsschwankungen.

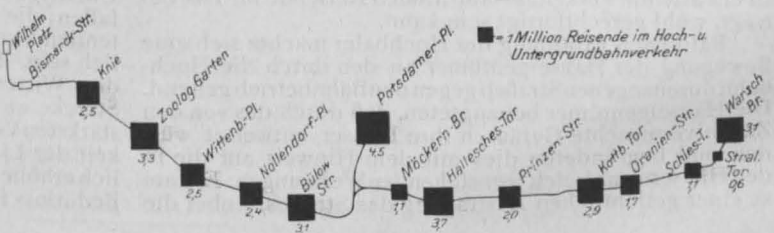


Abbildung 13. Stationsverkehr im Jahre 1905.

stellt die Verkehrsschwankungen im Laufe der einzelnen Jahre dar. Sie beweist, daß der Verkehr auf der Bahn sich hauptsächlich aus Wohn-, Geschäfts- und Marktverkehr zusammensetzt und der Ausflugsverkehr eine geringe Rolle spielt; denn die Kurven erreichen ihren Tiefstand im Sommer zur Ferienzeit, wo der Westen fast entvölkert ist, ihren Höchstwert dagegen in den Wintermonaten, wobei freilich auch die Annehmlichkeit der geheizten Wagen eine gewisse Rolle spielt.

Der Jahresverkehr der einzelnen Stationen im Jahre 1905 vor Eröffnung der Spittelmarktlinie ist in Abbildung 13 dargestellt (man vergleiche die Zahlen des Stadt- und Vorortverkehrs in Abbildung 2, S. 615). Der Verkehr auf der Zweigstrecke Bismarck-Straße—Reichskanzler-Platz ist zurzeit noch schwach und deckt, wie erwähnt, kaum die Betriebskosten. Auch die Stationen Hausvogteiplatz und Spittelmarkt haben zurzeit noch einen geringen Verkehr, der erst mit der Verlängerung der Linie zum Alexander-

^{*)} Auf der eigentlichen Stadtbahn Charlottenburg—Stralau-Rummelsburg beträgt die mittlere Stationsentfernung nur 1132 m.

Platz und darüber hinaus seine volle Höhe erreichen wird. Hier zeigt sich also deutlich die Notwendigkeit dieser Verlängerung.

Außerordentlich gering ist auch der Verkehr auf der Strecke Leipziger Platz—Möckernbrücke; ersetzt sich fast nur aus dem Verkehr zwischen der Station Leipziger Platz einerseits und den Stationen der Oststrecke andererseits zusammen, da der Verkehr zwischen der Oststrecke und den Stationen Kaiserhof bis Spittelmarkt sehr bescheiden ist. Das ist auch nicht überraschend, wenn man bedenkt, welchen Umweg die Bahn beispielsweise zwischen dem Halleschen Tor und der Haltestelle Friedrich-Straße macht und daß infolgedessen der Gewinn an Fahrzeit gegenüber dem Omnibus zwischen diesen beiden Stationen nicht erheblich ist. Wäre die Bahn, wie ursprünglich beabsichtigt, nach dem Stadtbahnhof Friedrich-Straße weiter geführt worden, so würde auch der Ost-Stadtverkehr über das Gleisdreieck ein größerer sein, dagegen der Verkehr vom Westen zur Stadt weit geringer.

Das wirtschaftliche Ergebnis des Betriebes der Hochbahn ist in Zahlentafel III, S. 627, zusammengestellt. Bemerkenswert ist die Höhe der Einnahmen für eine Fahrt, welche sich als Folge des oben angegebenen Tarifes darstellt. Sie ist erfreulich hoch gegenüber den Einnahmen der Großen Berliner Straßenbahn, welche infolge des Bestehens von Zeitkarten nicht einmal 9 Pf. für die Fahrt beträgt und der Einnahme der Stadt- und Ringbahn, die wir weiter oben zu 7,6 Pf. für die Fahrt angegeben haben. Richtet man seinen Blick auf die Dividende der Hoch- und Untergrundbahn, welche die Höhe derjenigen eines sicheren Anlagepapiers gerade erreicht, so ersieht man daraus, daß eine Einnahme von rund 13 Pf. für die Fahrt nötig ist, um die Kosten einer derartigen Bahnanlage bei ihrer jetzigen Länge zu verzinsen. (Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Anlagekosten der Bahn noch verhältnismäßig niedrig sind, da ja 8,2 km [gleich 46% der Bahn] Hochbahn sind, welche weit geringere Herstellungskosten verursacht haben.) Sieht man die Höhe dieser Fahrgeldeinnahme als gegeben an, so ist aus den Zahlen der Tafeln II und IV, S. 627, weiter zu folgern, daß, um eine Rentabilität einer städtischen Schnellbahn zu erreichen, das Anlagekapital in Mark ungefähr ebensoviel betragen darf, als die Zahl der zu befördernden Personen. Auf die merkwürdige Uebereinstimmung dieser beiden Zahlen hat zuerst Petersen a. a. O. hingewiesen. Das Anlagekapital des Jahres 1908, das aus dem Rahmen des Vergleiches stark herausfällt, darf insofern nicht voll in Rechnung gestellt werden, als der Verkehr auf der teuren Spittelmarkt-Linie sich erst entwickeln muß und die Reichskanzler-Platz-Linie im ersten Jahre einen Betriebszuschuß erhalten hat, um dessen kapitalisierten Betrag (10 Mill. M.) der Anlagewert der Bahn gekürzt werden muß. Der zu erwartende Verkehr, bezogen auf 1 km Bahnlänge, gibt also einen guten Maßstab dafür, welche Baukosten für 1 km aufgewendet werden dürfen. Hieraus folgt u. a., daß auf Außenstrecken, auf denen nur 1—2 Millionen Reisende für 1 km zu erwarten sind, nicht teure Untergrundbahnen gebaut werden dürfen, die mehr als 3 Millionen M. für 1 km kosten, während anderseits diese teure Bauweise für das Innere der Stadt, wo der zu erwartende Verkehr 4—8 Millionen Reisende für 1 km beträgt, wohl gerechtfertigt sein kann.

Bald nach Eröffnung der Hochbahn machte sich eine Bewegung der Hauseigentümer an den durch die Hochbahn durchzogenen Straßen gegen den Bahnbetrieb geltend. Die Hauseigentümer behaupteten, daß durch das von den Zügen verursachte Geräusch ihre Häuser entwertet würden und begründeten dies mit dem Hinweis auf die in den Häusern zahlreich leer stehenden Wohnungen. Es kam zu einer gerichtlichen Austragung des Streites, wobei die

Entschädigungsklage der Hausbesitzer abgewiesen wurde. Der Grund zu der bei dem heutigen Verkehrswesen doch recht befremdlich erscheinenden Klage mag wohl in dem Umstand zu suchen sein, daß die von der Hochbahn durchzogenen Straßen vorher z. T. recht ruhige gewesen waren und daß damals der Straßenverkehr, insbesondere der Straßenbahnverkehr, noch keinen solchen Umfang hatte, wie augenblicklich und daß es insbesondere noch keine Automobile in Berlin gab, denn heute machen Straßenbahn und Automobile zusammen viel mehr Geräusch als die Hochbahn. Inzwischen sind die wohl hauptsächlich wegen der Nietarbeiten verlassenen Wohnungen von anderen weniger empfindlichen Personen bezogen oder zu Geschäftslokalen umgewandelt worden, sodaß kein Grund zu Klagen mehr vorhanden ist.

Die Hoch- und Untergrundbahn hat auf das Stadtbild in ähnlicher Weise umgestaltend eingewirkt, wie vorher die Stadtbahn, wenn auch bei der kurzen Zeit ihres Bestehens lange nicht im gleichen Umfange. Insbesondere sind die Verkehrsbeziehungen zwischen den Arbeitsstätten des Südostens und den Wohngebieten des Westens viel inniger geworden als vordem; Wohngebiete haben sich, wie eben angedeutet, in der Nähe der Bahn zu Geschäftsgebieten umgewandelt; insbesondere sind der Wittenberg-Platz und die Taentzien-Straße ein neuer Geschäftsmittelpunkt für den Westen geworden. Auch in der Mohren-Straße macht sich der umbildende Einfluß der Schnellbahn ganz auffallend bemerkbar. Diese Entwicklung wird mit der Zeit und mit der Erweiterung des Einflußgebietes des Schnellbahnnetzes noch weiter erheblich zunehmen.

Der bekannte Unfall auf dem Gleisdreieck am 26. September 1908, bei dem ein vom Leipziger Platz kommender Zug infolge Uebersehens des Haltsignales mit einem vom Westen kommenden, in gleicher Richtung fahrenden Zug zusammenstieß, bewies, daß das Gleisdreieck, trotz seiner mustergültigen Anordnung, einen relativ größeren Gefährpunkt bildet, als die freie Strecke, und verstärkte den Wunsch, die wegen der mit der Linienverketzung verbundenen Nachteile bereits geplante Auflösung des Gleisdreieckes zu beschleunigen. Die Auflösung soll in der Weise erfolgen, daß die Strecke Leipziger Platz—Bülows-Straße in ihrer Führung nicht verändert wird, während die Oststrecke über das Gleisdreieck in der Richtung nach der Kurfürsten-Straße hinaus verlängert und über die Eisenbahngleise der Potsdamer Bahnebene auf einer Brücke hinübergeführt wird. Dann soll die Bahn sich, unter Ueberwindung eines Höhenunterschiedes von 18 m, zur Untergrundbahn senken und nach dem Wittenberg-Platz geführt werden. Für diese Linienführung war ursprünglich der Weg durch die Motz-Straße und über den Nollendorf-Platz vorgesehen, wobei sich in der Kleist-Straße die neuen Gleise beiderseits neben die bestehenden legen sollten und die Erweiterung des Bahnhofes Wittenberg-Platz sich baulich sehr einfach gestalten ließ. An Stelle des Gleisdreieckes tritt eine als Turmstation auszubauende Kreuzungsstation. Da sich der Umsteige-Verkehr zwischen Westlinie und Ostlinie am Wittenberg-Platz abwickeln wird, so wird der Turmstation auf dem Gleisdreieck nur der, wie wir wissen, an sich nicht bedeutende Umsteigeverkehr zwischen West-Stadtlinie und Ostlinie zu fallen; die durch die Auflösung des Gleisdreieckes eintretenden Verkehrs-Erschwerungen werden also nicht erheblich sein. Die neue Linie zwischen dem Gleisdreieck und dem Wittenberg-Platz wird dazu dienen, die jetzige Bahnstrecke zu entlasten, die gerade auf dieser Strecke den stärksten Verkehr aufweist, und dadurch die Leistungsfähigkeit der Linie Zoologischer Garten—Spittelmarkt wesentlich erhöhen. Sie wird gebaut werden, sobald das Verkehrs-Bedürfnis ihren Bau erforderlich macht. — (Forts. folgt.)

Vermischtes.

Stadtbauinspektor für Bebauungspläne. Anderen Städten, z. B. München folgend, hat nunmehr auch Leipzig sich entschlossen, die Stelle eines Stadtbaubeamten für Bebauungspläne neu zu begründen und zum 1. Jan. 1910 zu besetzen. Die Bewerber haben sowohl städtebaukünstlerische Befähigung wie auch Erfahrung in der praktischen Aufteilung des Geländes darzutun. Ein Anfangsgehalt von 6000 M. steigt bis 7800 M. —

Wettbewerbe.

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Stadttheaters in Bremerhaven, zu welchem von 4 Verfassern 6 Arbeiten eingesandt worden waren, wurde ein Entwurf des Architekten Prof. Martin Dülfer in Dresden einstimmig als am meisten geeignet bezeichnet, der Ausführung zu Grunde gelegt zu werden. Das Preisgericht bestand unter dem Vorsitz des Hrn. Stadtdirektor Koch aus Bremerhaven aus den Hrn. Stadtrat Jäger und Stadtbrt. Hagedorn daselbst, sowie aus den

Hrn. Prof. E. Högg, Direktor des Gewerbe-Museums in Bremen, Brt. H. Seeling, Stadtbaurat in Charlottenburg, und Architekt Albert Hofmann, Redakteur der „Deutschen Bauzeitung“ in Berlin. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Erbauung eines Glockenturmes für die Stadtkirche in Schwaz in Tirol, den wir S. 436 d. J. ankündigten, erhielten den I. Preis von 1000 K. Architekt Fr. X. Ruepp in Schwaz; den II. Preis von 800 K. die Architekten Paul und Theodor Huter, und den III. Preis von 500 K. die Architekten Friedrich Knoll und Josef Retter in Innsbruck. Durch eine Belobung wurden ausgezeichnet die Entwürfe der Hrn. Prof. Max Haas in Innsbruck und Gebr. Ring in Kufstein. —

Inhalt: Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin. — Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrstragen. (Fortsetzung.) — Vermischtes. — Wettbewerbe —

Bildbeilage: Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



AS NEUE STADT-THEATER
 IN HILDESHEIM. * ARCH.:
 PROFESSOR MAX LITT-
 MANN IN MÜNCHEN. * ZU-
 SCHAUERRAUM MIT BLICK
 GEGEN DIE BÜHNE. * * *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
 XLIII. JAHRGANG 1909, NO. 92.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 92. BERLIN, 17. NOVEMBER 1909.

Das neue Stadttheater in Hildesheim.

Architekt: Professor Max Littmann in München. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 631, 632 und 633.



Die am 2. Oktober dieses Jahres erfolgte Einweihung des neuen Stadttheaters in Hildesheim bedeutet die Erfüllung einer langen Sehnsucht. Die Theatergeschichte der Stadt des deutschen Mittelalters zeigt keine glänzende Ueberlieferung. Weder die Schaubühne im „Sack“, noch die im Garten des „Rheinischen Hof“, noch das alte Fachwerkshaus und der ihm folgende dauerhaftere Bau im Knap'schen Garten waren geeignet, der Theatergeschichte Hildesheims auch nur einen leichten Ruhmesschimmer zu verleihen. Lange Zeit mußten die Bewohner Hildesheims, die im Theater Kunst suchten, in die Nachbarstädte wandern. Doch das erste Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts sollte nicht ablaufen, ohne die Erfüllung vielseitiger Wünsche herbeizuführen. An Geld fehlte es in der begüterten Stadt mit ihrer reichen Vergangenheit nicht. Bald waren auf dem Wege allgemeiner Sammlungen 300 000 M. zur Begründung einer Aktien-Gesellschaft „Stadttheater Hildesheim“ vorhanden. Diese erwarb das Knap'sche Anwesen und beschloß, an Stelle des hier stehenden alten Theaters das neue zu erbauen. Eine kleine Denkschrift, die der Erbauer des Theaters, der den Auftrag im engeren Wettbewerb erstritt, zur Einweihung ausgearbeitet hat, schildert die hierzu nötig gewesen finanziellen Vorbereitungen, die für Theater- und ähnliche Unternehmungen

mancher anderen kleinen oder mittleren Stadt von Interesse sein können. Danach verpflichteten sich die Gemeinde-Körperschaften von Hildesheim, der Gesellschaft eine Hypothek von 500 000 M. zur Verfügung zu stellen und die Aktien der Gesellschaft im Laufe von höchstens 20 Jahren durch jährliche Auslosung zum Nennwert zu erwerben. Nach dem Vertrag ist die Stadt Hildesheim berechtigt und verpflichtet, jährlich mindestens 15 000 M. Aktien der Gesellschaft zu übernehmen. Der Anspruch der Aktionäre auf Verteilung eines Reingewinnes des Theaters ist auf 8 Jahre ausgeschlossen; nach deren Ablauf können höchstens 3% Dividende verteilt werden. Die Mittel zur Bezahlung des Kaufpreises der ausgelosten Aktien werden dem nach Abzug der Dividenden verbleibenden Reingewinn mit der Maßgabe entnommen, daß die Stadt Hildesheim verpflichtet ist, das Fehlende bis zum Betrage von 15 000 M. im Jahr zuzuschießen. Ist der Reingewinn in einem der ersten 8 Jahre höher als 15 000 M. oder in den darauf folgenden Jahren höher als 15 000 M. plus dem Betrag der Dividenden, so wird der durch 1000 teilbare Ueberschuß gleichfalls zum Rückkauf von Aktien, die in das Eigentum der Stadt übergehen, verwendet. Diese Aktien sind, solange nicht alle Aktien an die Stadt Hildesheim übergegangen sind, von der Verteilung einer Dividende ausgeschlossen. Auf diese glückliche Art wurden die finanziellen Vorbedingungen für das Unternehmen geschaffen.

Der Knap'sche Garten, in dem sich das Haus im

Anschluß an ältere Saalbauten und umrahmt von alten Bäumen erhebt, war von jeher der gesellschaftliche Mittelpunkt der Stadt. Er sollte es bleiben und nach Errichtung des Theaters auch die Möglichkeit der Abhaltung größerer Festlichkeiten durch gleichzeitige Benützung der neuen und der alten Räume bieten. Für die Gestaltung des für 800 Besucher zu berechnenden Zuschauerhauses wählte der Architekt die einfache Saalform, die sich bereits beim Schauspielhaus in München bewährt hatte. Dazu ordnete er zwei Ränge an, da nach seiner Ansicht „diese Lösung allein die Möglichkeit bot, auf kleinster Grundfläche die verlangte Zuschauerzahl in einer den differenzierenden gesellschaftlichen Anforderungen einer wachsenden Industriestadt entsprechenden Weise unterzubringen“. So entstand die auf engstem Raum zusammen geschlossene Anlage, welche die Grundrisse und zugleich auch ihre Verbindung mit den alten Saalbauten zeigen. Die Anlage spricht in ihrer Zweckmäßigkeit und Raum-Ausnützung so für sich, daß kaum Erläuterungen hinzuzufügen sein dürften. Die freien Umgänge um den Zuschauerraum sind ebenso bewährte Einrichtungen, wie die lang gezogenen Garderoben. Die Proszenium- und die Ranglogen sind mit Recht ausgeschlossen worden; es wurde der Zuschauerraum vor allem so angelegt, daß ein möglichst vollkommenes Bühnenbild von allen Plätzen gewonnen werden konnte. Ein versenktes Orchester ist für 36 Musiker berechnet. Im ersten Rang wurden Foyer und Umgang zu einheitlicher Wirkung zusammengezogen.

Bei der Anlage des Bühnenhauses war die Möglichkeit einer späteren Erweiterung offen zu lassen. Die Oeffnung des Proszeniums mißt 9 m, die Breite der Bühne 18 m, ihre Tiefe 12 m; eine Hinterbühne mußte entbehrt werden. Magazine und Garderoben haben bei aller Bescheidenheit in der Bemessung der Größen-Verhältnisse eine zweckmäßige Anlage gefunden. Die Kostümgarderoben beanspruchen im I. Rang einen Teil des Umganges. Eine strenge sachliche Trennung zwischen Zuschauer- und Bühnenhaus hat somit aus Gründen der Raumersparnis hier nicht stattgefunden. Die Garderoben vermögen 132 Personen Unterkunft zu gewähren. In maschineller Beziehung hat die Bühne alles erhalten, was für die Bedürfnisse eines kleineren Stadt-Theaters als notwendig befunden wird.

Die Beleuchtung des Zuschauer- wie des Bühnenhauses erfolgt durch das Hildesheimer Elektrizitätswerk. Die Heizung geschieht für Bühne und alle Nebenräume sowie auch für die Nebenräume des Zuschauerhauses durch Niederdruckdampf, während der Zuschauerraum selbst durch Dampfheizung erwärmt wird. Für die Lüftung wurde ein elektrisch betriebener Zentrifugal-Ventilator aufgestellt.

Im Aufbau des Theaters sind, wir dürfen wohl annehmen mit einer gewissen Absichtlichkeit, die Ueberlieferungen der Stadt verlassen, der genius loci der alten Bernwardsstadt findet im neuen Theater keinen Wiederklang, es sei denn, daß man in der Aufnahme der ruhigen, anspruchslosen Formen des Beginnes des XIX. Jahrhunderts ein Anknüpfen an die stille mittelalterliche Stimmungswelt erblicken will. Sein Ziel hat der Künstler

mit den Worten ausgesprochen: „Was die Fassade an Formwirkung nicht haben kann, das mußte sie an Reizen der Stille und Intimität erhalten“. Der Eindruck des intimen Parktheaters ist hier erstrebt, „eine Wirkung, um deren Erreichung man sich oft mit größtem Aufwand bemüht, während hier die nötigen Bedingungen von vornherein gegeben waren“. Einfaches Weiß des Kalkputzes als Farbe, dazu die energische Schattenwirkung von vier dorischen Säulen, zwischen Endpfeilern aufgestellt, also die Ansicht eines templum in antis, das sind die Grundelemente der Wirkung des Aeüßeren. Kein Aufbau als das Notwendigste der Bühnenhaushöhe. Bescheidenstes Ornament: einige Kränze und Masken, zwei Reliefs, die bekannten Schillerschen Zeilen, der Menschheit Würde gewidmet.

Reicher ist der Zuschauerraum; er hebt sich von den ähnlich anspruchslos wie das Aeüßere gebildeten Nebenräumen des Zuschauerhauses, wie des Kassen-vestibüls, des Foyers im ersten Rang, der Garderoben-Umgänge ab. Unsere Abbildungen, namentlich die der Bildbeilage, geben die Farbenwerte nicht zutreffend wieder. In der Raumstimmung hat nach den Entwürfen des Architekten die Vorherrschaft ein sattes Gelb, im Tone dem Altgold nahestehend. Als glatte Fläche erscheint diese Farbe nur an den Rückwänden der beiden Ränge; an den Wandteilen zwischen dem Ansatz der Ränge und dem Proszenium jedoch trägt die gelbe Fläche ein streifenförmiges Ornament von lichtgrauer Farbe in einfacher Schablonenarbeit. In stärkerer Wirkung ist das Ornament der Decke gegen die Wände abgestimmt; hier tritt an die Stelle des Flächenornamentes das plastisch herausgearbeitete gemalte Ornament. Grau sind die Türen und das stark profilierte Proszenium, in der Wirkung aufgehört durch Silber; grau auch die Rangbrüstungen. Als Grundstimmung bezeichnet der Verfasser den „festlichen Dialog zwischen Gelb und Grau, ein Akkord, der besonders bei Glühlichtbeleuchtung eine beträchtliche Klangfülle offenbart. Vom reinen Gelb über Gelb mit Grau wird hier zu reinem Grau und Grau mit Silber fortgeschritten“. Der dunkelgrüne Vorhang hat künstlerischen Schmuck durch Applikationsstickerei erhalten. Im Mittelpunkt der Decke ist ein dunkles, stumpfes Blau mit Sternen aufgestrichen und ergänzt die farbige Stimmung des Raumes. So steigert sich die Wirkung von der stillen Antike des Aeüßeren zu rauschenden Akkorden der Innenräume in der Art des italienischen Barock.

Die Bauausführung erfolgte durch die G. m. b. H. Heilmann & Littmann in München in General-Unternehmung. Mit den Arbeiten wurde am 1. Sept. 1908 begonnen und es konnte das Haus am 15. Sept. 1909 dem Betrieb übergeben werden. Die Einweihung erfolgte am 2. Oktober darauf. Die Bausumme betrug Rd. 476000 M. oder 22,4 M. für 1 cbm umbauten Raumes. An der Ausführung waren in der Hauptsache Gewerbetreibende aus Hildesheim, in geringerem Umfange Kunstwerkstätten in München, ferner Firmen aus Hannover usw. beteiligt.

Mit dem neuen Stadttheater in Hildesheim wurde die Reihe der kleineren Stadttheater Deutschlands um ein gutes und eigenartiges Beispiel bereichert. —

Das Bauen auf dem Lande.

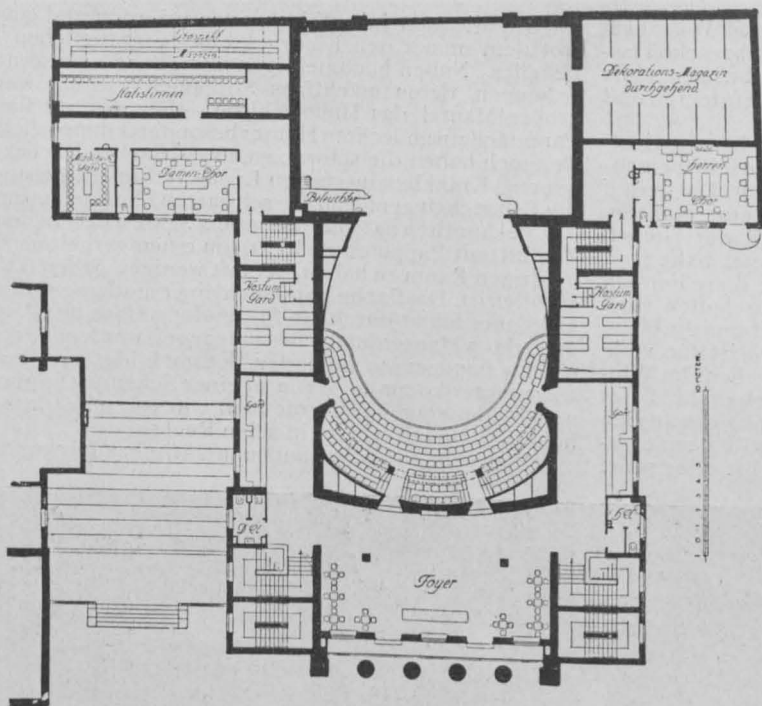
Der „Schleswig-Holsteinische Landesverein für Heimatschutz“ hat an die Bauherren und Baugewerksmeister der Landorte eine gedruckte Aufforderung über das Bauen auf dem Lande verteilen lassen, deren Inhalt uns auch für andere Gegenden nachahmenswert erscheint. Wir geben aus dem Inhalt das Folgende wieder:

In Deutschland hat jeder Volksstamm im Lauf der Jahrhunderte eine seinem Charakter und seinen Sitten und Gewohnheiten entsprechende Bauweise ausgebildet. Diese Bauweisen zeigen in den einzelnen Landschaften noch örtliche Verschiedenheiten infolge der Mannigfaltigkeit der wirtschaftlichen Bedürfnisse, des Klimas und der Baustoffe, die die Gegenden boten. Die alte Bauweise einer Landschaft ist nichts willkürlich Erfundenes, sondern der Erfolg einer über viele Jahrhunderte sich erstreckenden Entwicklung vom Unvollkommenen zum Vollkommenen.

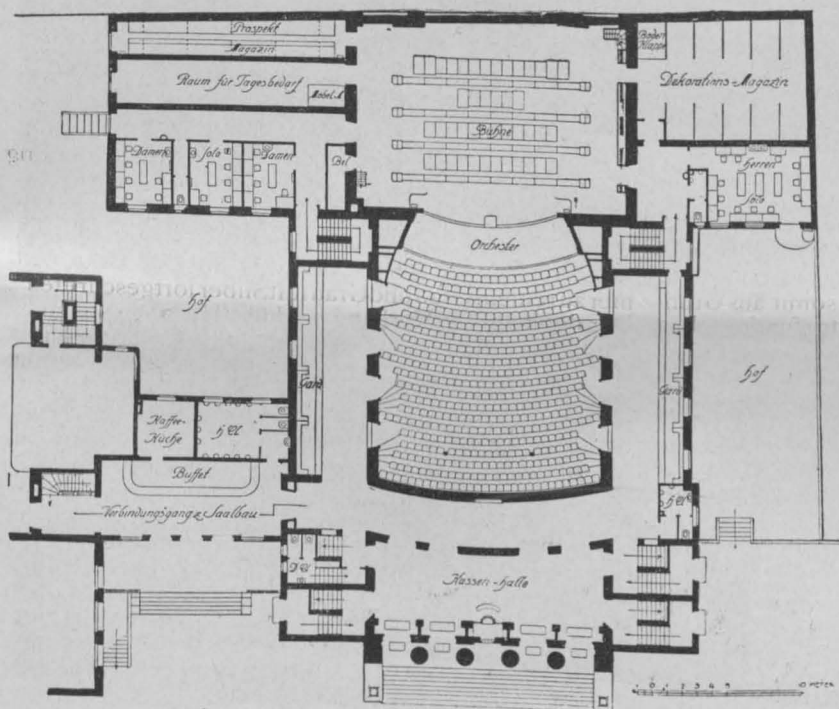
Besonders reich an solchen scharf ausgeprägten Bauweisen ist Schleswig-Holstein. Nordschleswig, Angeln,

Nordfriesland, Eiderstedt, Dithmarschen, die Elbmarschen, Mittel-Holstein, das Amt Bordses, die Probstei, Ost-Holstein, Lauenburg; sie alle haben ihr ihnen eigentümliches Bauernhaus und auch besondere Bauformen. Die alte Bauweise ist ein Erbstück, ein Schatz und ein Schmuck unserer Heimat, den die Fremden bewundern, und der sie ins Land zieht, ein Schatz, der aber heute schwer bedroht wird. Laßt ihn euch nicht entreißen, „Schleswig-Holsteiner, holt fast“.

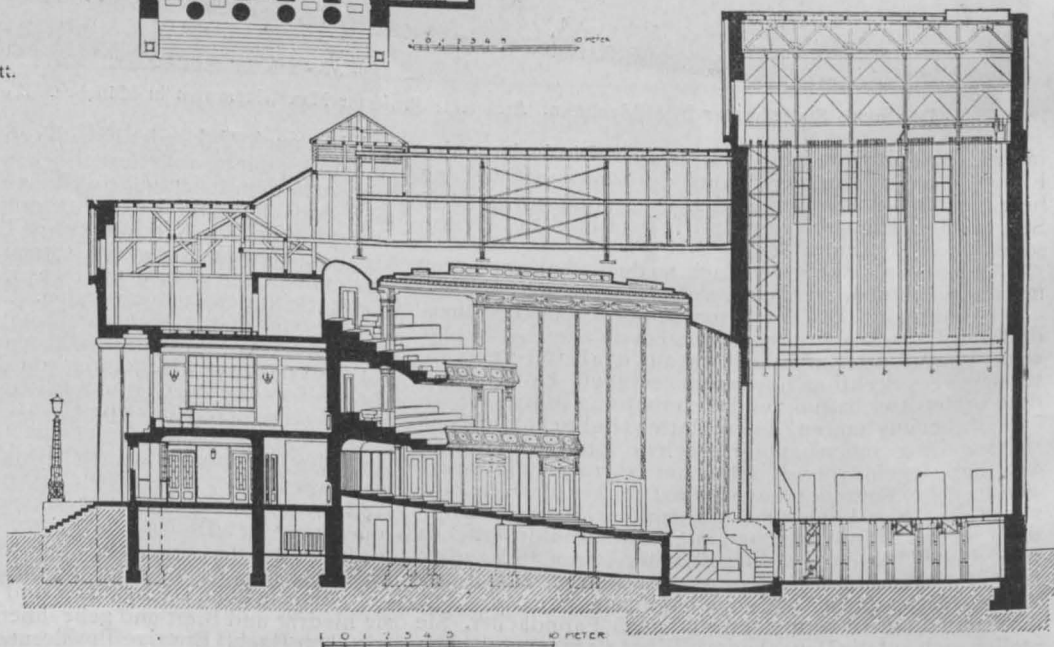
Zu allererst richtet sich diese Mahnung an die Herren Baugewerksmeister auf dem Lande. Erforschen Sie fleißig die guten, noch so zahlreichen alten Bauten Ihres Kreises. Je mehr Sie sich abwenden von diesen schönen Vorbildern der alten Zeit, desto weniger werden Sie selbst und die, für die Sie bauen, auf die Dauer Freude an Ihren Werken finden. Nur was von heimatlicher Art ist, erwärmt uns Schleswig-Holsteiner das Herz. Umgeben uns Gebäude, die überall auf der Erde ebenso gut stehen könnten, wie bei



I. Rang.



Parkett.



Längsschnitt.

Das neue Stadt- Theater in Hildesheim.

Architekt:
Prof. Max Littmann
in München.

uns zu Lande, so können wir uns nicht wohl fühlen. Neue Anforderungen verlangen zwar neue Formen, aber sie zwingen noch lange nicht, dem Heimatlichen den Rücken zu kehren und die Brücke zur alten Bauweise abzurechen. Soviel nur möglich, muß das gute Alte erhalten bleiben.

Im folgenden haben wir einige Regeln zusammengestellt, deren Befolgung uns für das gestellte Ziel am wichtigsten erscheint:

Ein Haus soll auf dem Lande höchstens zwei Stockwerke haben. Man baue in die Breite, nicht in die Höhe. Die vielstöckigen Häuser der großen Städte sind dort ein notwendiges Uebel, wo der Grund und Boden teuer ist, aber in den Dörfern und kleinen Ortschaften haben sie keinen vernünftigen Grund und sind ebenso unbequem wie häßlich. Ein einzelner hochstöckiger Bau kann das schöne Bild einer ganzen Straße schänden, ja den Anblick der ganzen Ortschaft verderben, wenn er mit kahlen Brandmauern über die alten schlichten Nachbarhäuser protzig in den Himmel ragt. Wo hochstöckige Häuser gebaut werden, steigen bekanntlich auch die Mieten.

Gerne wohnt Niemand in solchen Kaserne. Wer auf dem Lande einen alten Stamm von Arbeitern erhalten will, wird darum für sie wie bisher einstöckige Wohnungen errichten. Nur dann ist es auch möglich, daß der Arbeiter etwas Land selbst bewirtschaftet.

Die Form des Hauses sei einfach und klar. Die alten Bauten, die uns so sehr ansprechen, zeigen im Grundriß gewöhnlich ein schlichtes Rechteck ohne viel Vor- und Rücksprünge und sind mit einem gleichwinkligen Satteldach überdeckt, das entweder hohe Giebel oder steile Walme abschließen. Reichere, gegliederte Baumassen bildeten früher seltene Ausnahmen und erfreuten dann allerdings wohl durch ihren launigen, malerischen Aufbau. Werden sie aber, wie heute, die Regel, so verlieren sie allen Reiz. Wenn verwickelte Bauten wie in modernen Villen-Straßen nebeneinander in großer Masse auftreten, wirken sie geradezu unangenehm. Man lebt von Brot, aber nicht von Zuckerkuchen.

In den meisten Ortschaften Schleswig-Holsteins stehen die Häuser mit dem Giebel nach der Straße, deren Bild dadurch außerordentlich gewinnt. An die-

ser Sitte ist festzuhalten. Es werden auf diese Weise häßliche kahle Seitengiebel vermieden. Im Dachgeschoß lassen sich noch viele behagliche Räume unterbringen, ohne daß man zu dem bei dem Stadthaus üblichen teuren und unschönen Kniestock greift.

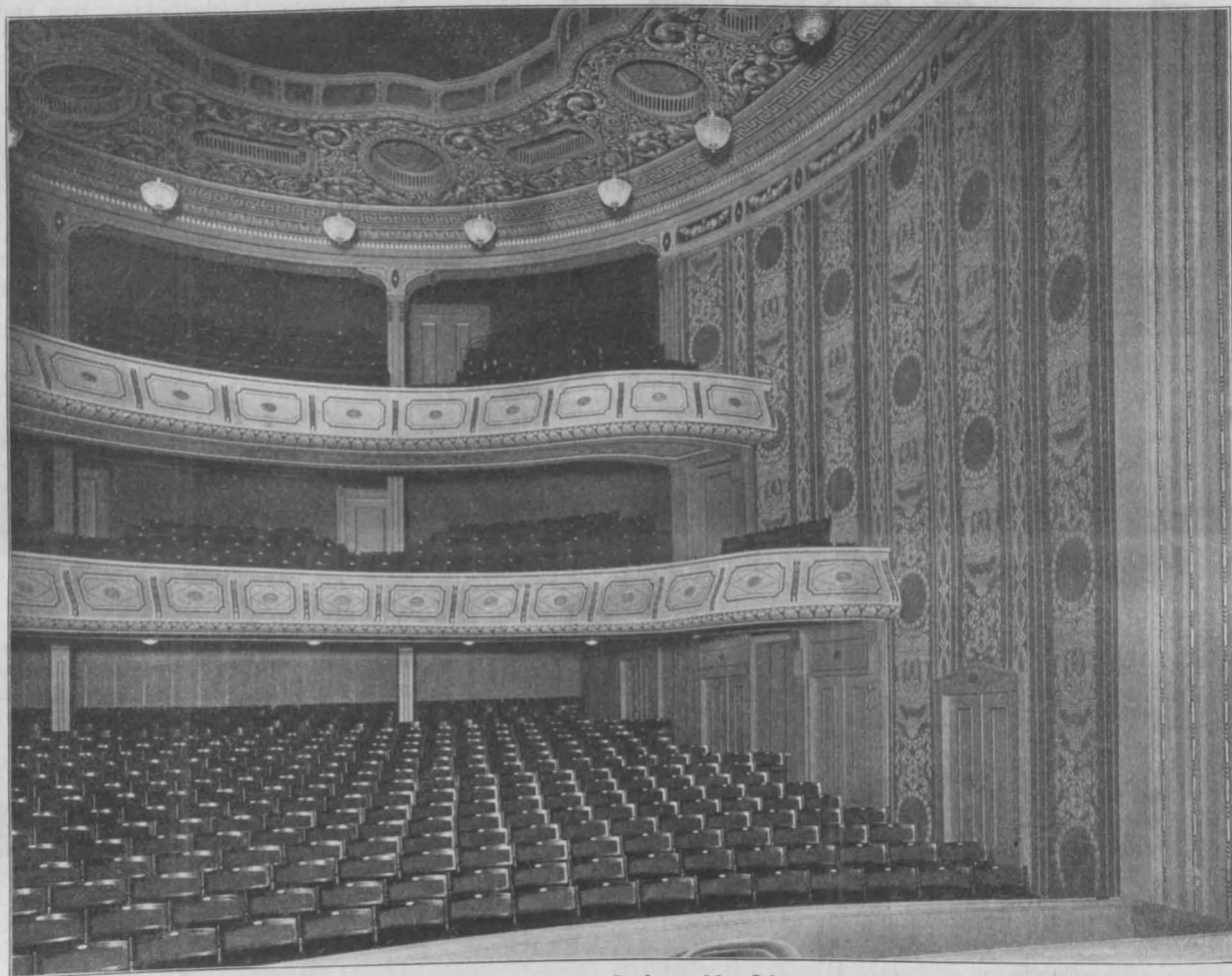
Ein hohes steiles Dach ist das Wahrzeichen des deutschen Hauses und trägt nicht am wenigsten zu seiner eigentümlichen Schönheit bei. Schon beim Grundriß ist darauf möglichst Rücksicht zu nehmen, daß sich eine einfache klare Dachausmittlung ergibt. Bezüglich der Giebel, Walme und der Uhlenlöcher mit ihrem Zierat halte man sich streng an die alten Vorbilder, da gerade diese Formen echte Wahrzeichen für die einzelnen Landschaften sind.

Selbst wenn man die Feuergefährlichkeit und die Höhe der Brandkassen-Prämien berücksichtigt, ist für viele Zwecke ein Reetdach allen anderen vorzuziehen. Im Winter warm, im Sommer kühl, luftig und doch dicht, ist es für Ställe und Scheunen und auch für Wohnhäuser an sich ein unübertreffliches Dach, zumal wenn das Reet auf eigenem Grund und Boden des Bauherrn wächst oder sonst

müssen alle paar Jahre frisch geteert werden und machen trotzdem immer den Eindruck eines vergänglichen Notbehelfes. Neben hochgiebligen alten Bauernhäusern und Scheunen, deren mächtiges Strohdach wie ein warmer großer Mantel das Haus schirmt, sehen die mit flachen Pappdächern gedeckten Häuser besonders kümmerlich aus. Dennoch haben die schwarzen, toten, flachen Dächer sich wie eine Krankheit im ganzen Lande verbreitet, sie sind für die Landschaft geradezu die schwarzen Blattern geworden.

Bekanntlich hat man besonders Scheunen in neuerer Zeit oft mit Pappe eingedeckt, um einen verhältnismäßig niedrigen Raum zu haben, der mit wenigen Arbeitskräften zu füllen ist. Das flache Pappdach einer modernen Scheune kann aber leicht durch die Anwendung eines mit Pfannen gedeckten Mansardendaches umgangen werden, das einen ebenso bequem zu füllenden Raum bildet und keineswegs teuer kommt. Wenn in einer Scheune ein Maschinenabladereingebaut werden soll, tritt von selbst das steile hohe Satteldach wieder in seine Rechte.

Ein recht häßliches und unpraktisches Deckungsma-



Das neue Stadttheater in Hildesheim. Architekt: Professor Max Littmann in München. Zuschauerraum.

in der Nähe billig zu haben ist. Bei der Eindeckung des Firstes halte man an dem Brauch der Landschaft fest; so befestigte man in Schleswig den First nach wie vor mit Seegras und Hängehölzern und in Friesland mit Heidesoden und Pflöcken.

Will man aber kein Reetdach, so deckt man am besten mit roten Pfannen, die auch von altersher bei uns heimisch und bewährt sind. Das aus lauter kleinen Rinnen bestehende Dach führt das Wasser schnellstens ab, trocknet infolgedessen gewollten Oberfläche leicht aus, ist also für ein feuchtes Seeklima besonders geeignet. Es ist außerdem in der Anschaffung und Unterhaltung billig.

Dächer aus bunten Zementplatten sind so häßlich, daß sie neuerdings schon baupolizeilich verboten werden. Aber auch Falzziegeldächer sind ihrer unruhigen Oberfläche wegen unschön. Besonders unvorteilhaft wirken glasierte Falzziegel, da sie im Laufe der Zeit nicht nachdunkeln und in der Landschaft infolgedessen immer einen aufdringlichen Farbfleck bilden. Falzziegeldächer lassen sich zudem schwer dicht halten. Musterungen machen Falzziegel wie Zementplattendächer nur noch häßlicher.

Unbedingt zu vermeiden sind auch Pappdächer. Sie stellen sich auf die Dauer kaum billiger als Pfannendächer,

terial ist auch Zink- oder Eisenblech. Diese Metaldächer sind im Sommer außerordentlich warm, im Winter sehr kalt, außerdem teuer und durchaus nicht so dauerhaft, wie man vielfach meint. Dagegen empfiehlt es sich, wie viele alte gut erhaltene Kirchtürme im Lande lehren, zur Bekleidung und Deckung von turmartigen Dachaufbauten, Gartenhäuschen usw. mehr als es zurzeit üblich ist, auch wieder Schindeln zu verwenden.

Schiefer gehört in unserer Provinz nicht auf das platte Land. Auch in den Städten sollte man für die Dächer nicht ein Material aus England oder von der Mosel holen, wenn vorden Toren der Stadt gute rote Pfannen gebrannt werden. Man glaube nicht, daß eine Gebäudegruppe, eine Straße, eine Ortschaft um so schöner ist, je bunter die Dächer sind. Im Gegenteil, ein guter Einklang erzielt sich nur, wenn alle Dächer in gleichem Stoff und von gleicher Farbe sind. Was für eine Gebäudegruppe gilt, gilt in noch höherem Grade natürlich für das einzelne Haus. Deckt man die Teile ein und desselben Gebäudes mit verschiedenen Materialien, nimmt man ihm alle Ruhe und macht es häßlich.

Schmale hohe Dachgauben sind unschön. Man mache sie niedrig und breit und gebe ihnen die gleiche Deckung wie dem Dach. Etwaige Profile und Verkleidungen sind



Foyer im I. Rang (oben). Kassenhalle (unten).

Das neue Stadttheater in Hildesheim. Architekt: Professor Max Littmann in München.

zierlich auszubilden. Die Schornsteine sind möglichst bis zum First zu ziehen. Bei der Ausbildung der Köpfe richte man sich nach alten Vorbildern.

Verwerflich sind weit überstehende Dächer mit freien sichtbaren Sparren und einer einfachen Schalung. Diese Art der Traufenbildung ist im Gebirge, im Schwarzwald und der Schweiz, zu Hause, aber in Schleswig-Holstein ein störender Fremdling. Man studiere die einheimischen Gesimse, die schlicht aus Backstein gefügt sind, aus einem einfachen Windbrett bestehen oder auch aus einer kastenartigen Umkleidung der Balken und Sparren. Mit vorgehängter Rinne schützen sie das Haus gut, ohne dem Wind eine große Angriffsfläche darzubieten, und wirken schön und traulich. Die un deutsche aufgesetzte Rinne, die Dach und Gesims hart erscheinen lassen, sollten auch in den Städten vermieden werden. Im Fürstentum Lübeck, im Oldenburgischen, auch im übrigen Ostholstein und in Dänisch-Wohld ist noch eine andere Art der Traufenbildung bodenständig. Die Dachbalken sind in diesen Gegenden häufig weit vorgekragt, einfach profiliert und mit Bohlen abgedeckt. Häuser mit solchen überstehenden Dächern wirken außerordentlich schön und sollten in ihrer Heimat nachgeahmt werden.

Gesunder, kräftiger Fachwerkbau ist auf dem Lande etwas sehr Schönes und Erstrebenswertes, doch hüte man sich, ihn kleinlich oder spielerig zu behandeln. Die Hölzer des Fachwerkes dürfen nicht zu geringe Maße haben und müssen mit der Ausmauerung bündig liegen. Man glaube nicht, einem Hause, das in der Hauptsache in Rohbau ausgeführt oder verputzt ist, dadurch einen ländlichen Charakter und eine besondere Zierde zu geben, daß man willkürlich einen Erker oder Dachaufbau im Fachwerk ansetzt. Das Holz eines Fachwerkes streiche man in alter Weise, wie es in der Gegend üblich war, mit Erdfarben grau, grün, rotbraun oder schwarz.

In manchen Teilen Schleswig-Holsteins, so im Amt Bordesholm, in Nordschleswig, war es üblich, das obere Dreieck der Fachwerkgiebel zu verblettern. Diese gewöhnlich kräftig grün gestrichenen Verschalungen bilden einen guten Gegensatz zu dem ausgemauerten Fachwerk und empfehlen sich auch für Neubauten.

Verblender wirken schon in den Städten nicht schön, noch weniger auf dem Lande; sie sind viel zu geleckert. Die süßlichen gleichmäßigen Farben, die glatten Oberflächen, der langweilige Kopfverband sind charakterlos. Das schönste Material für Ziegelrohbau bilden Handstrichsteine. Damit die Flächen nicht zu düster erscheinen, dürfen die Fugen aber nicht mit Zementmörtel verstrichen werden, der immer eine dunkle Färbung annimmt. Am meisten empfiehlt sich für den Fugenputz Muschelkalkmörtel. Bei kleinen Häusern können nach alter Weise auch die Ziegelflächen mit Englischrot übertüncht werden, worauf dann die Fugen mit feinen weißen Linien wiederaufzumalen sind.

Ein guter Rohbau wird in den Dörfern einem Putzbau meist vorzuziehen sein, da er sich in der Regel der Umgebung besser anpaßt. Immerhin sind von alters her freundliche Putzhäuser in ganz Schleswig-Holstein verbreitet, in manchen Teilen, so auf Alsen und in Schleswig, sogar vorherrschend. In kleinen Städten findet man viel dünn überschlemmte Rohbauten weiß oder in hellen gelblichen, grünlichen oder bläulichen Tönen, die außerordentlich freundlich wirken. Diese Technik, die bei Neubauten kaum noch angewendet wird, sollte, da sie sehr billig zu einem guten Ziel führt, überall wieder aufgenommen werden. Auch in den gleichen Tönen mit Oelfarbe gestrichene Rohbauten machen sich nett. Zum Verputzen verwende man einfachen Kellenbewurf oder glatt geriebenen Putz. Spritzbewurf und Kammputz passen nicht aufs Land.

Putzbau in Verbindung mit Ziegeleinfassungen ist eine häßliche moderne Erfindung, die in den Städten eine zeitlang viel Unheil angerichtet hat und nicht auf das Land verpflanzt werden sollte.

Den schönsten Sockel bilden gespaltene Felsen. Sehr wirkungsvoll ist auch ein einfaches schwarzer Teeranstrich. Ein Sockel ist überhaupt nicht unbedingt erforderlich.

Welche Bauart man auch für die Vorderseite eines freistehenden Hauses wählt, man führe sie jedenfalls auf allen Seiten des Hauses gleichmäßig durch. Wird die Vorderseite, die sogenannte Fassade, mit einem besseren Material bekleidet als die Seitenwände und die Rückwand, so sieht die Fassade vorgeklebt aus, und das Haus wirkt nicht mehr als einheitlicher Baukörper. Dasselbe gilt für die Brandmauern eines eingebauten Hauses, soweit sie sich frei über die Nachbardächer erheben. Auch sie sind, wenn sie nicht etwa mit dem Deckmaterial des Daches behängt werden, im selben Material wie die Fassade auszuführen.

Jedes Bauwerk auf dem Lande, ob Rohbau oder Putzbau, sei einfach und schlicht. Mit Gesimsen sei man sparsam. Besonderer Zierat ist unnötig und meist kein wirk-

licher Schmuck. Zementornamente machen eine Fassade nur geschmacklos. Diesen kläglichen Ersatz für Werkstein überlasse man getrost den Städtern. Bei Fachwerkbau und Rohbauten kann man unter Umständen nach alten Vorbildern Zieglmuster anbringen, neben der Tür vielleicht einen Donnerbesen. Auf den friesischen Inseln bieten die dort heimischen weiß, schwarz und grün bemalten Ziegeltbögen einen nachahmenswerten Schmuck. Wirkungsvoll und vorbildlich ist auch die in der ganzen Provinz mehr oder weniger verbreitete Sitte, die Anker als Jahreszahlen und Buchstaben zierlich auszugestalten. Auch eine schucke Wetterfahne kann nicht schaden. Im übrigen beschränke man eine etwaige reichere Ausbildung auf den Hauseingang. Ein Haus wird auch ohne alle Ornamente einen freundlichen Eindruck machen, wenn nur die Fenster an der richtigen Stelle sitzen und eine gute Form haben.

Man bringe nicht mehr Fenster an, als nötig, und lege sie so, wie sie für die Räume, die hinter ihnen liegen, am zweckmäßigsten sind, also nicht unbedingt regelmäßig von außen gesehen. Breite Fenster wirken gemütlicher als schmale und hohe. Die Scheiben seien nicht zu groß und über das ganze Fenster gleichmäßig. Unten große Scheiben, im Oberlicht kleine Scheiben zu machen, ist eine städtische Schrulle, die man auf dem Lande nicht nachmachen sollte. Vor allem behalte man die alte Konstruktion der Zargenfenster bei. Die flach, fast in der Fassade bündig liegenden Zargenfenster sind für ganz Schleswig-Holstein bezeichnend, sie geben den Häusern im Lande den eigentümlichen nordischen Zug. Tiefe Fensteransichten mit breiten Bänken wären für das regnerische, windige Klima des meerumschlungenen Landes sehr unvorteilhaft gewesen. Mit Recht hat man deshalb von alters her die Fenster möglichst weit nach außen gerückt, um so die ganze Maueröffnung in den Schutz des Fensters zu bringen. Mit Rücksicht auf die starken Winde schlagen die Fenster am besten nach außen auf. Die modernen Verbesserungen an den sonst gebräuchlichen Fensterkonstruktionen, wie Kneifalz, Ueberfälzung, doppelter Anschlag, Fischen lassen sich auch auf Zargenfenster übertragen. Will man auf einen Anschlag nicht verzichten, kann man ihn auch beim Zargenfenster vorsehen, indem man ihn nach außen legt. Die Fenster überdecke man nach außen mit einem schiefechten, innen mit einem gewölbten Bogen. Damit das Sprossenwerk sich von den Scheiben klar abhebt, empfiehlt es sich, die Fenster entweder ganz weiß zu streichen oder doch jedenfalls die Flügel. Die Zarge kann grau, grün oder braun abgesetzt werden. Durch die Zargenfenster gewinnt man im Inneren der Häuser breite Fensterbänke zum Aufstellen von Topfblumen, die ja bei unseren starken Winden hinter dem Glas in der Regel viel besser gedeihen, als außen vor den Fenstern.

Fensterläden zieren das ländliche Haus in hohem Maße. Man streiche sie kräftig grün oder dunkelbraun, bei Rohbauten auch wohl grau.

Es war eine gute alte deutsche Sitte, die Haustür auch bei den einfachsten Häusern mit besonderer Liebe zu behandeln, ihr etwas Persönliches zu geben. So schlicht eine Fassade sein mochte, an der Tür verzichtete man nicht auf etwas Schnitzwerk und gab ihr einen schönen Messingbeschlag, der sich von dem kräftigen farbigen Anstrich wirkungsvoll abhob.

Gar zierlich und mit unerschöpflicher Mannigfaltigkeit in der Führung der Sprossen wurde das Oberlicht ausgebildet, häufig mit der Jahreszahl, dem Namenszug oder dem gewerblichen Wahrzeichen des Erbauers ausgestattet. Diese Sitte mache man wieder lebendig. Gute alte Vorbilder sind noch überall vorhanden. Eine schucke Tür läßt dem Eintretenden das ganze Haus reich erscheinen. Man hüte sich aber dann, nach moderner städtischer Art in die Türe selbst große Fenster einzusetzen. Solches ist unschön, weil dadurch ein Hauptzweck der Tür, das Innere des Hauses vor Unberufenen sicher zu schützen, hinfällig wird.

Die Zimmer werden heutzutage meist zu hoch gemacht. Niedrige Räume wirken besonders wohllich und gemütlich. Die geringsten Höhen, die die Bauordnungen zulassen, reichen völlig aus.

Die Hauswände können vorteilhaft durch Lattenspalere und Schlingpflanzen belebt werden. An geeigneten Stellen biete man noch Gelegenheit, blühende Gewächse an Fenstern und Balkonen aufzustellen.

Blumengitter und Geländer mache man nicht aus dünnen Eisenstäben, die schon aus geringer Entfernung kaum recht sichtbar sind, sondern verwende dafür Holz und streiche dies in einem freundlichen hellen Ton.

In die Umgebung pflanze man schöne Bäume, Linden, Ahorn, Eichen, Ulmen, hochragende Pappeln. Einen prächtigen Schmuck für ein Landhaus bietet eine Reihe streng gezogener und beschnittener Linden vor der Front.

Gärten sind künstliche Anlagen und nicht Natur. Man ahme deshalb bei der Führung der Wege und der Form der Rasen und Beete auch nicht im Kleinen eine Landschaft nach. Die alten Bauerngärten mit geraden Wegen und regelmäßigen Beeten, deren bunte Blumenfülle Buchsbaumstreifen umschließen, sind in ihrer Art vorzüglich und noch heute vorbildlich.

Gartenhäuser stelle man nicht aus Laubsägewerk und mit nach allen Seiten offenen Wänden her, sondern gebe ihnen eine ruhige, geschlossene Form, sodaß man auch bei Wind und Regen in ihnen Schutz findet. Auch solche Bauten decke man nicht mit Pappe, sondern mit Reet, Schindeln oder Ziegeln ein.

Die schönste Einfriedigung auf dem Lande ist eine gut gehaltene lebende Hecke, gegebenenfalls in Verbindung mit einer hinterfüllten Felsenmauer. Wo eine solche Umwehrung nicht erreichbar ist, wähle man auf keinen Fall Gitter aus Eisenstäben oder Drahtgeflecht. Nur zu viele schöne Dorfstraßen sind schon durch solche fabrikmäßig hergestellte Marktware verdorben. Spinnwebenartige Geflechte passen weder in ein Straßenbild noch in eine Landschaft. Unvergleichlich besser als alle eisernen Gitter wirkt ein Holzstaket. Ein weißer Lattenzaun mit grünen Köpfen oder umgekehrt, ein kräftig grüner mit weißen Köpfen, wird noch am ehesten eine Hecke ersetzen. Auch schlichte Mauern, nur nicht solche aus Beton, fügen sich gut in ein Dorfbild ein. Innerhalb der Gehöfte sind Flechtzäune am Platze. Auch Hecktore mache man nicht aus Eisen, sondern behalte dafür die alten trefflich erdachten Holzkonstruktionen bei.

Werden Felsenmauern ausgefugt, muß der Fugenputz unbedingt mit den Steinen bündig liegen. Scharfkantige, vorspringende Fugen sind sehr häßlich. In dieser Weise ausgefugte Mauern sehen aus, als wenn dicke Raupen auf ihnen herumkröchen. —

Vermischtes.

Errichtung eines Schiller-Hauses in Berlin. Die 150. Wiederkehr des Geburtstages Schillers ist von einem über ganz Deutschland verbreiteten Komitee zum Anlaß genommen worden, Sammlungen für die Errichtung eines Schiller-Hauses in Berlin einzuleiten. Ueber Zweck und Eigenschaften des Hauses ist Folgendes ausgeführt:

„Aus der langen Zeile der Straße hebt sich ein Bau, ausgezeichnet durch seine edle Einfachheit, durch die Schönheit seiner Verhältnisse. Im Giebel prangen in großen schönen Schriftzügen die Worte: Schiller-Haus. Wir treten ein. Wohltuende Ruhe empfängt uns. Wir durchschreiten die große Eingangshalle und betreten durch die hohe Scheibentür den großen Glashof. An Hunderten von Tischen sitzen Menschen jeden Alters, jeden Standes, jeder Bildungssphäre. Sie blättern in Zeitungen, Zeitschriften und Büchern. Jedermann hat das Recht, alle hier aufgelegten Zeitungen zu lesen und sich aus der Buchsammlung im Erdgeschoß ein Werk zu entleihen. Er mag früh um 8 Uhr auf dem Wege zu seiner Beschäftigung das Haus betreten oder spät abends auf dem Heimwege Gebrauch machen von den Wohltaten, die die Stifter dieses Hauses für die Allgemeinheit ins Leben gerufen haben.

In den Nachmittagsstunden wird es lebendiger, gegen Abend steigert sich das Leben mehr und mehr, sodaß die einströmende Menge genötigt ist, sich in allen Räumen des Hauses zu verteilen.

Die ersten Stockwerke des Hauses sind von mittelgroßen Sälen eingenommen. In jedem dieser Säle werden von berufenen Persönlichkeiten Vorträge aus allen Gebieten der Wissenschaft und der Kunst gehalten. Im ersten Saal wird über das Ereignis der Zeit gesprochen mit der Sachkenntnis, die nur dem näher Unterrichteten gegeben ist. In dem zweiten Saal hat gerade ein Zyklus über griechische Kunst begonnen. Im dritten wird die Glanzzeit Weimars zur Zeit Schillers und Goethes behandelt, in einem vierten wird die drahtlose Telegraphie dem Lernbegierigen erklärt, in einem fünften wird im Zusammenhang ein Kursus der Geschichte Deutschlands gelesen, in einem sechsten die bevorstehende Mondfinsternis auch für gänzlich Unkundige erläutert, und so fort durch alle Säle des Hauses. Alle Säle sind mit den Mitteln zur Vorführung von Bildern eingerichtet, damit das vorgetragene Wort durch die Anschauung unterstützt werde.

Im obersten Stockwerk liegen die Musiksäle. Eine geräumige Halle für die großen Orchester-Konzerte, daneben ein kleinerer Saal für die Kammermusik. Und auf der anderen Seite des Ganges Säle für den Einzelgesang und für Chor-Veranstaltungen.

Überall wird ernste künstlerische und wissenschaftliche Arbeit geleistet, fern von allem Dilettantismus.

In dem Erdgeschoß des Gartenhauses liegt das Museum: Nachbildungen der Meisterwerke der bildenden Kunst.

Haben wir bisher von Neubauten gesprochen, so mögen uns zum Schluß noch einige Worte über die Erhaltung des guten Alten gestattet sein.

Das gute Alte wird leider häufig zu wenig geachtet; ihm sollte überall die größte Fürsorge zu teil werden. Es festzuhalten ist nicht nur seiner Schönheit halber geboten, sondern auch vorteilhaft, denn der Fremde sucht mit Vorliebe solche Orte auf, die sich noch ihr eigentümliches Gepräge bewahrt haben, die noch im glücklichen Besitz einer Anzahl eigenartiger alter Bauten sind. Aber auch aus Ehrfurcht gegen die Vorfahren müßte man ihre Erbstücke schützen.

Sollte an alten Gebäuden etwas ungesund sein, so läßt sich das durch geeignete Maßnahmen beseitigen.

Tragen Sie deshalb, soweit es in Ihrer Macht steht, dazu bei, daß bemerkenswerte Bauten, auch Grabsteine, Brunnen, Wegsteine und Bäume erhalten bleiben, kurz gesagt, alle die Dinge, an die die ältesten Ortsbewohner von Jugend auf gewöhnt sind, und an die sich alte Ueberlieferungen knüpfen. Müssen alte Denkmäler in Stand gesetzt oder verändert werden, so scheue man doch nicht die kleine Mühe, sachverständigen Rat einzuholen, damit das an ihnen gerettet wird, was ihr eigentliches Wesen und ihre Hauptzierde ausmacht.

Nehmen Sie unsere Wünsche wohlwollend auf. Folgen Sie unseren Ratschlägen, so werden Sie dem Lande seine Eigenart erhalten helfen und etwas schaffen, das jeden, den Landbewohner sowohl wie den Städter, mit Freude und Wohlbehagen erfüllt.

Wenn Sie in einzelnen Fällen Rat und Auskunft bedürfen, wenden Sie sich vertrauensvoll an den Schleswig-Holsteinischen Landesverein für Heimatschutz. Seine Mitglieder wird es freuen, wenn Sie dazu beitragen können, daß dem Lande die heimatlichen Bauweisen erhalten bleiben. Diese Aufgabe ist eine hohe, aber recht schwierige. Nur durch gemeinsames Streben kann sie gelöst werden. —

Auch hier werden im Anschluß an die Sammlungen, die Jedermann zugänglich sind, zu bestimmten Stunden Vorlesungen gehalten. Alle Räume des Hauses dienen der ästhetischen Erziehung des Volkes, d. h. aller, die den Wunsch haben, an den Segnungen des Schiller-Hauses teilzunehmen. —

Sicherung der Bauforderungen. Nach § 4 des Gesetzes über die Sicherung der Bauforderungen, vom 1. Juni d. Js. (R. G. Bl. S. 449), dessen erster Abschnitt, enthaltend die §§ 1 bis 8, am 21. Juni d. Js. in Kraft getreten ist, ist bei Neubauten der Bauleiter verpflichtet, an leicht sichtbarer Stelle einen Anschlag anzubringen, der den Stand, den Familiennamen und wenigstens einen ausgeschriebenen Vornamen sowie den Wohnort des Eigentümers und, falls dieser die Herstellung des Gebäudes oder eines einzelnen Teiles des Gebäudes einem Unternehmer übertragen hat, des Unternehmers in deutlich lesbarer und unverwischbarer Schrift enthalten muß. Wird der Bau von einer Firma als Eigentümer oder Unternehmer ausgeführt, so sind diese und deren Niederlassungsort anzugeben. Nach § 7 wird mit Geldstrafe bis zu 150 M., im Unvermögensfalle mit Haft bis zu 4 Wochen bestraft, wer den vorgenannten Vorschriften zuwiderhandelt.

Diese Bestimmungen, die für alle nach dem 20. Juni d. Js. begonnenen Neubauten gelten, sind von den Bauleitern vielfach noch nicht beachtet worden. Es fehlt auf den Anschlägen oft entweder der Name des Eigentümers oder dessen ausgeschriebener Vorname, oder der des Unternehmers, bei Firmen die genaue Angabe der Firma, wie sie im Firmenregister eingetragen ist, oder ihr Niederlassungsort. Es wird deshalb auf die Gesetzes-Bestimmungen hingewiesen, da deren Befolgung von den Polizei-Organen auf das genaueste kontrolliert wird. —

Die Stuttgarter Hoftheater. In der Angelegenheit der Errichtung der beiden neuen Stuttgarter Hoftheater ist durch die städtischen Körperschaften von Stuttgart am 11. Nov. ein Beschluß gefaßt worden, der in Schwaben allgemeinem Beifall begegnen dürfte. Die ursprünglichen Vereinbarungen zwischen Staat, Krone und Stadt über die Errichtung der neuen Hoftheater-Gruppe gingen dahin, zunächst das große Haus zu erbauen, welches inzwischen auch tatkräftig begonnen wurde, und erst nach einem bestimmten Zeitraum das kleinere Haus folgen zu lassen, für dessen Errichtung ein unmittelbares Bedürfnis noch nicht besteht, solange das Interimstheater seinen Zwecken genügt. Erwägungen wirtschaftlicher und anderer Art haben jedoch zu dem Wunsche geführt, schon jetzt ganze Arbeit zu machen und die Errichtung des kleinen Hauses so zu betreiben, daß es mit dem großen zusammen eröffnet werden kann. Hierzu bedurfte es ergänzender Beschlüsse der städtischen Körperschaften von Stuttgart, die am 11. November d. J. erfolgt sind. Nach den Vereinbarungen hatte die Stadt einen in spätestens 20 Jahren zu entrichtenden Beitrag von 1 200 000 M. zu den Hoftheater-

bauten zu zählen. Die städtischen Beschlüsse gehen nun dahin, diesen Beitrag in 3 Jahresraten 1911—1913 mit je 400000 M. zu entrichten. Voraussetzung für die Beschlüsse ist die kostenlose Abtretung des Geländes für die Schiller-Straße seitens der Krongut-Verwaltung. Dadurch ist die Möglichkeit gegeben, die Baugruppe geschlossen zu erbauen und beide Häuser zu gleicher Zeit ihrer Bestimmung zu übergeben und einzuweihen. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Monumentalbrunnen in Buenos Aires. Die in Argentinien ansässigen Deutschen und die in Deutschland wohnenden Freunde dieses Landes beabsichtigen, der Argentinischen Republik zur Jahrhundertfeier ihrer Unabhängigkeit im Jahre 1910 einen Monumentalbrunnen zu widmen, der auf einem der bedeutendsten Schmuckplätze, der Avenida Alvear in Buenos Aires, aufgestellt werden soll. Zur Erlangung von Entwürfen schreibt das „Deutsche Komitee für die Jahrhundertfeier“ in Buenos Aires zum 1. Februar 1910 einen Wettbewerb aus, an dem sich alle deutsche Künstler beteiligen können, welche die deutsche Reichsangehörigkeit besitzen oder Deutsch-Argentinier sind. Der Brunnen, für welchen eine Summe von 250000 M., die aber in Argentinien nur 180000 M. bedeuten, anzunehmen ist, soll die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Nationen dartun. Den Hintergrund des Denkmals bildet eine Terrasse, die 11 m höher liegt als die Avenida Alvear. Die Gestaltung des Kunstwerkes bleibt den Bewerbern überlassen. Empfohlen wird das Studium der geschichtlichen Entwicklung und der kulturellen Zustände des Landes. Die bei uns üblichen Allegorien wie Neptun oder andere Figuren der Mythologie sind zu vermeiden. Das Material soll wetterbeständig sein; Argentinien hat gute Granitbrüche, Marmor und Bronze aber sind aus Europa einzuführen. Für die Wasserzuführung stehen besondere Mittel zur Verfügung. Die Aufstellungsarbeiten sind in der genannten Summe einbegriffen, nicht aber auch der Materialien-Transport. Gefordert werden ein plastisches Modell 1:20, ein Teil des Entwurfes 1:10, eine ausführliche Beschreibung des Entwurfes und ein Kostenanschlag. Es gelangen vier Preise von 8000, 5000, 3000 und 2000 M. zur Verteilung. Einer der vier preisgekrönten Entwürfe wird für die Ausführung bestimmt. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Architekten Geh. Bt. Prof. Dr. P. Wallot in Dresden, Geh. Bt. Dr. L. Hoffmann in Berlin, Geh. Hofrat Prof. Dr. Friedr. v. Thiersch in München, sowie die Bildhauer Prof. Dr. Volz in Karlsruhe, Prof. Schaper in Berlin, Dasio in München und Pfannschmidt in Berlin. Die Einsendungsadresse für die Entwürfe wird noch bekannt gegeben; eine Ausstellung sämtlicher Entwürfe findet in Berlin statt.

Den Teilnehmern des Wettbewerbes wird in erwünschter Weise mitgeteilt, daß Buenos Aires bereits eine Anzahl vorwiegend französischer und argentinischer Kunstwerke besitzt, darunter einen Kolumbus-Brunnen, Statuen von Meunier usw. Im Laufe des nächsten Jahres sollen zur Aufstellung gelangen ein Nationaldenkmal der Unabhängigkeitserklärung der Republik von einem italienischen Bildhauer, ein Reiterstandbild des Präsidenten Mitre von einem französischen Bildhauer, ein Standbild des Dichters der Nationalhymne von einem argentinischen Künstler, ein Denkmal für den Freiheitshelden St. Martin von Eberlein und ein Standbild des Präsidenten Sarmiento von Rodin. Die Italiener werden dem argentinischen Volke zur Jahrhundertfeier ein Kolumbus-Denkmal, die Engländer einen Uhrturm am Hafen schenken. Unter diesen Werken wird das Brunnen-Denkmal der Deutschen zu bestehen haben. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Neubauten einer 34klassigen Doppelbürgerschule und einer 17klassigen Mittelschule in Frankfurt a. M., den wir S. 423 anzeigten, errang für die Doppelbürgerschule den I. Preis von 2000 M. der Entwurf „Organismus“ der Hrn. Senf & Musch; den II. Preis von 1500 M. der Entwurf „Hänsel & Gretel“ der Hrn. Blattner & Klotzbach; den III. Preis von 1000 M. der Entwurf „Stadtbild“ des Hrn. Carl Schwing. Zum Ankauf für 500 M. wurde der Entwurf „Variatio delectat“ des Hrn. C. F. W. Leonhardt gewählt. — Für die Mittelschule war das Ergebnis folgendes: I. Preis von 1500 M. dem Entwurf „Am Eck“ der Hrn. Blattner & Klotzbach; II. Preis von 1200 M. dem Entwurf „Knappster Lageplan“ der Hrn. Senf & Musch; III. Preis von 900 M. dem Entwurf „Summa Summarum“ des Hrn. Franz Thyriot. Zum Ankauf für 400 M. wurde bestimmt der Entwurf „Schulhaus“ der Hrn. Blattner & Klotzbach. Der Wettbewerb war auf die Architekten von Frankfurt a. M. beschränkt. Es verdient rühmend bemerkt zu werden, daß das städtische Hochbauamt in Frankfurt a. M. in immer größerem Umfang dazu schreitet, die Privatarchitekten der Stadt an

den kommunalen Bauaufgaben zu beteiligen. Der dadurch erreichte Gewinn ist ein beiderseitiger, ihn haben sowohl die Aufgaben wie ihre Urheber. —

In dem Wettbewerb der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Straßburg betr. Entwürfe für die Anlage der Gartenstadt Stockfeld bei Straßburg i. E. liefen 20 Arbeiten ein, von welchen nach der ersten Sichtung 11, nach einer zweiten Sichtung 2 fielen, sodaß 7 Arbeiten auf die engste Wahl kamen, die das Preisgericht sämtlich auszuzeichnen beschloß: „da kein Entwurf die anderen so wesentlich überragt, daß er unzweifelhaft an 1. Stelle zu setzen wäre“, so wurde die Preissumme in anderen als den S. 404 gemeldeten Abstufungen verteilt. Es erhielten einen Preis von 2000 M. die Entwürfe der Hrn. Backes & Zache in Straßburg, sowie der Hrn. Henri Brabant und Rob. Dirr in Metz. Ein Preis von 1600 M. wurde zugesprochen den Entwürfen der Hrn. K. Bonatz, Georg Martin und K. Wolf in Straßburg, sowie den Hrn. G. Schalk, J. Keller und L. Trimper in Mülhausen i. E. Mit einem Betrag von 600 M. wurden angekauft die Entwürfe der Hrn. Steffen in Rufach, Schimpf in Straßburg und K. Bonatz, Georg Martin und K. Wolf in Straßburg. —

Mißstände im Wettbewerbswesen. Die Zahl der künstlerischen Aufgaben, zu deren Lösung der Weg des Wettbewerbes beschritten wird, ist in beständiger Zunahme begriffen; ganz besonders auf dem Gebiet der Baukunst wird heutzutage kaum eine größere Aufgabe in Angriff genommen, ohne daß ihr ein Wettbewerb vorangegangen wäre. Hand in Hand damit hat sich eine Gewohnheit eingeschlichen, die nachgerade zu einem Mißstand wird: die Forderung eines Geldeinsatzes bei Auslieferung des Programmes mit den zeichnerischen Unterlagen. Vor 10, 15 Jahren war davon nirgends die Rede; heute sind wir soweit, daß man beinahe von einer Uebervorteilung der Konkurrenten reden kann, insofern es vorgekommen ist, daß Geldbeträge für ganz geringfügige Beigaben weit über deren Wert verlangt worden sind. Vielfach wird auch eine unfreundliche Behandlung der Konkurrenten und der mitbeteiligten Fachpresse, welche die möglichst weite Bekanntmachung der Wettbewerbe zu ihren Aufgaben zählt, bemerkt. Den Gipfelpunkt in dieser Beziehung erreichte das Ausschreiben des Reichsschatzamtes bei dem Wettbewerb um die neue 25 Pf.-Münze im Juli vorigen Jahres. Es ist in diesem Falle nicht nur ein Mal vorgekommen, daß Gesuche an den „Deutschen Reichsanzeiger“ um Übersendung des Programms mit einem als „portopflichtige Dienstsache“ versandten Schreiben beantwortet worden sind, des Inhalts: „Bevor Ihre Bestellung ausgeführt werden kann, ersuchen wir um Einsendung des Preises einschließlich Porto mit zusammen — M. 23 Pf. in bar oder in unbeschädigten Briefmarken der Deutschen Reichspost.“ (!)

Es ist begreiflich, daß man der Verschleuderung der Unterlagen vorbeugen will und daß man namentlich da, wo es sich um wertvolle Vorarbeiten handelt, deren mißbräuchliche Verwendung hintanhalten will; andererseits aber bedeutet der Geldeinsatz, der in der letzten Zeit an Häufigkeit und Höhe namhaft zugenommen hat, gerade für die jungen Architekten, die durch Beteiligung an Wettbewerben hoch zu kommen hoffen, eine Belastung, die recht wohl vermieden werden könnte, wenn man sich entschloße, den Einsatz nicht nur bei Ablieferung eines Wettbewerb-Entwurfes zurückzugeben, sondern auch bei (tadelloser) Rückgabe der Unterlagen nach Ablauf einer kurzen Frist, die ausreicht, um die Unterlagen nachzuprüfen und sich über die Beteiligung am Wettbewerb zu entscheiden. Es wäre deshalb wohl angebracht, wenn in den „Grundsätzen“ des Wettbewerbes an geeigneter Stelle in diesem Sinne eine Bestimmung eingeschaltet würde, welche etwa folgenden Wortlaut haben könnte: „Soweit die Unterlagen in Schriftsatz hergestellt werden, soll deren Abgabe an Interessenten unentgeltlich erfolgen; für den graphischen Teil der Unterlagen kann — gemäß den Kosten für deren Herstellung — ein Geldeinsatz verlangt werden, welcher entweder bei Ablieferung eines Entwurfes oder bei tadelloser Rücksendung binnen 10 Tagen — im letzteren Fall unter Anrechnung der Spesen — zurückerstattet wird.“

Bei diesem Anlaß sei an den schon früher an dieser Stelle gemachten Vorschlag erinnert, in einer größeren Anzahl von Städten an geeigneten Stellen — Vereinslokalen, städtischen Baubureaus usw. — die Programme aufzulegen und vielleicht gegen geringe Gebühr das Studium der Unterlagen zu ermöglichen. — G.

Inhalt: Das neue Stadttheater in Hildesheim. — Das Bauen auf dem Lande. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu Bildbeilage: Das neue Stadttheater in Hildesheim.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



AS NEUE RATHAUS IN
 RIXDORF BEI BERLIN.
 ARCHITEKT: STADT-
 BAURAT REINHOLD
 KIEHL IN RIXDORF. * * * *
 DEUTSCHE
 * * BAUZEITUNG * *
 XLIII. JAHRGANG 1909
 * * * NO. 93. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 93. BERLIN, 20. NOVEMBER 1909.

Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin.

Architekt: Stadtbaurat Reinhold Kiehl in Rixdorf. (Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 640 und 641.



Die Grundrißanordnung der einzelnen Geschosse warbestimmend für die äußere architektonische Gestaltung.

Das Zusammenliegen der Haupträume des Rathauses, nämlich der Sitzungssäle, der Deputations-Zimmer, der Kassenräume, der Bürgermeister-Zimmer, der Haupthalle des Treppenhauses ist in der Architektur dieses Teiles des Rathauses zum Ausdruck gebracht. Die Schwierigkeit bei der architektonischen Lösung unserer heutigen großen Verwaltungsgebäude liegt meistens darin, daß die Räume für die Erledigung der laufenden Verwaltungsgeschäfte, als Registraturen, Kanzleien, Expeditionen und sonstige Bureauzimmer, bei weitem die Räume überwiegen, welche in der Hauptsache das „Rathaus“ zum Ausdruck bringen, das sind die Sitzungs-Säle, Kassenräume, Bürgermeister-Zimmer, Hallen, Treppenhaus. Diese Räume waren die Bestandteile der Rathäuser im Mittelalter, die deshalb einen so geschlossenen, einheitlichen Charakter zeigen. Trotz und vielleicht gerade wegen der eigenartigen Beschaffenheit des zurzeit zur Verfügung stehenden Bauplatzes (nur 22^m Front an der Berliner-Straße) ist dieser Baugedanke in der glück-



lichsten Weise zum Ausdruck gebracht, indem so nur die Möglichkeit blieb, die Haupträume des Rathauses, die Seele der Verwaltung, an die am besten sichtbare Stelle, an die Ecke der Berliner- und der Schönstedt-Straße, zusammenzurücken und architektonisch als eine Baumasse in die äußere Erscheinung treten zu lassen, während die übrigen Verwaltungsräume in dem langen, ganz einfach gehaltenen Flügel in der Schönstedt-Straße nur als Anhängsel des Hauptbaues auch äußerlich zur Wirkung kommen. Noch mehr wird der Hauptbau als abgeschlossenes Ganze wirken, wenn ein Straßen-Ueberbau, wie es beabsichtigt ist, das Amtsgericht mit dem Rathaus verbindet, etwa an der Stelle, wo der einfach gehaltene Bureauflügelbau des Rathauses beginnt, und wenn das alte Rathaus, wie bereits erwähnt, einer Platz-Anlage gewichen ist.

Betrachtet man die äußere architektonische Erscheinung des Baues, so kann man sein Urteil dahin zusammenfassen: ein deutsches Rathaus ist hier entstanden, ein Haus im Sinne der Rathäuser, wie sie in so vielen unserer schönen alten deutschen Städte von unseren Vorfahren errichtet worden sind. Die großen runden Fenster im Erdgeschoß deutendie Kassenräume an, in deren sicherem Gewölbe der Stadtschatz ruht; die großen langen, durch senkrechte Linien zusammengefaßten Fenster des 1. und 2. Stockwerks darüber geben nach außen die Sitzungssäle zu erkennen. Dort der breite Erker mit reichem bildnerischen Schmuck verrät den Sitz des Stadtoberhauptes. Eingewaltiges rotes Ziegeldach schließt schützend den Bau nach oben ab, belebt von zierlichen Giebeln mit Figureschmuck. Alles überragt als Wahrzeichen der Stadt der gedrungene, einfach gegliederte Turm, dessen Spitze die Göttin des Glücks, golden in der Sonne strahlend, krönt. Schon von weitem, wenn man das Rixdorfer Stadtgebiet am Hermann-Platz betritt, schaut, wie das umstehende Straßenbild es an-

schaulich zeigt, der stolze Turm über das verkehrsreiche Straßenleben herüber und schließt die Krümmung der Berliner-Straße am Amtsgericht ab, ein Städtebild, wie das moderne Groß-Berlin nur wenige aufweist.

Von großem Reiz an den Fassaden ist der bildnerische Schmuck, der außerordentlich geschickt sich in die Architekturformen einfügt und ohne jede akademische Phrase eine meisterhafte handwerkliche Formenbehandlung zeigt, wie an den besten Bauten des Mittelalters. Der Urheber dieser Werke ist Hr. Bildhauer Rauch. Die vier Figuren zwischen den Giebeln in der Schönstedt-Straße (S. 621 und 640) stellen die Kraft, die Gerechtigkeit, die Mäßigkeit und die Wahrheit dar; im Mittelgiebel befindet sich ein Schelm, nach dem Amtsgericht hinüberdrohend: „ich bin doch da“. Die Baupolizei fürchtete nämlich, daß dieser Giebel mit seinen beiden Nachbarn dem Gericht zu viel Licht wegnehmen werde und wollte sie wegstreichen; es gelang aber, sie zu retten. Ferner sehen wir die Sternbilder des Tierkreises an den großen Saalfenstern, darunter allerlei lustiges Getier, den Fuchs, der, seine Beute im Korb auf dem Rücken heimtragend, schmunzelt: „ich bin zufrieden“, einen Buben, der seine Kräfte auf stolzem Roß mißt, und anderes mehr, der Phantasie des Beschauers zur Deutung überlassen. Weiter unten, über den Kassenfenstern, sind das Glück, dargestellt durch Mann und Weib, die Weisheit mit einem großen Licht, die rohe Gewalt, als gefesselter Zentaur wiedergegeben, besiegt durch die geistige Ueberlegenheit. Hoch am Giebel in der Berliner-Straße, wo das Hochbauamt im Inneren sein Heim aufgeschlagen hat, zielt ein reicher Fries die ruhigen Flächen. Rechts und links Adam und Eva, dazwischen Bilderaus dem menschlichen Leben, fröhlich singende Kinder, ein ernst sinnender Mann in kriegerischer Tracht, ein Weib mit ihrem Kinde und Anderes (siehe auch die Bildbeilage zu No. 98). —

(Schluß folgt.)

Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen. (Fortsetzung aus No. 91.)

III. Das Schnellbahnnetz der westlichen Vororte. (Hierzu der Uebersichtsplan mit den ausgeführten und geplanten Schnellverkehrslinien in Groß-Berlin, S. 639.)

Der günstige wirtschaftliche Einfluß, welchen die Berliner Hoch- und Untergrundbahn, insbesondere die Reichskanzler-Platz-Linie auf die Entwicklung der Bautätigkeit in bisher unbesiedeltem Gelände zeigte, ließen in jedem der drei westlichen Vororte: Charlottenburg, Wilmersdorf und Schöneberg, bei den bekanntlich überwiegend aus Grundbesitzern bestehenden Gemeinde-Vertretungen den Wunsch reifen, noch weitere Baugebiete durch Schnellbahnen aufzuschließen und ihren Gemeinden den zu erwartenden Bevölkerungszuwachs Groß-Berlins in tunlichster Weise zuzuwenden. So entstand ein Wettbewerb unter den 3 Gemeinden um die möglichst schnelle Herstellung von Aufschließungs-Bahnen; man überbot sich förmlich in der Bewilligung von Geldern für derartige Zwecke, und da die eigentümlichen Grenzverhältnisse in der Nähe des Nollendorf-Platzes und an anderen Stellen es jeder der 3 Gemeinden fast unmöglich machten, den Anschluß an die bestehende Schnellbahn ohne Berührung der Nachbargemeinden zu erreichen, so erlebten bald die Einwohner Groß-Berlins das unerfreuliche Schauspiel, daß sich die 3 Gemeinden wegen der Führung der Schnellbahn-Linien gegenseitig bekämpften und daß der Arbeitsminister eingreifen mußte, um zu ermöglichen, daß unter all den widerstrebenden Interessen etwas einigermaßen Zweckmäßiges zustande kommt.

Wir wollen zunächst die ineinander laufenden Projekte innerhalb des in Frage kommenden Gebietes im Zusammenhang betrachten, um dann auf die einzelnen Linien näher einzugehen.

Bereits im Jahre 1907 fanden Verhandlungen zwischen der Hochbahngesellschaft und der Stadt Wilmersdorf wegen Weiterführung der schon damals erwogenen sogenannten Verstärkungslinie vom Gleisdreieck nach dem Wittenberg-Platz über diesen Endpunkt hinaus in das Gebiet von Wilmersdorf statt. Sie kamen im Jahre 1908 soweit zum Abschluß, daß danach die Führung der neuen Linie festgelegt und ihre Zulassung als Kleinbahn bei den Behörden beantragt werden konnte. Die Verstärkungslinie sollte vom Wittenberg-Platz aus durch die Tauentzien-bis zur Ecke der Nürnberger-Straße geführt werden und dann in dieser Straße bis zum Nürnberger-Platz geleitet werden. Bis hierher verlief die Linie auf Charlottenburger Gebiet; am Nürnberger-Platz wurde das Gebiet von Wil-

mersdorf erreicht. Dieses Linienstück von 970 m Stations-Entfernung wollte die Hochbahngesellschaft selbst auf eigene Rechnung ausführen. Am Nürnberger-Platz schloß die Schnellbahn der Stadt Wilmersdorf an, um über den Hohenzollern-Platz und Fehrbelliner-Platz nach dem an der Grenze von Wilmersdorf, Steglitz und Dahlem gelegenen Rastatter-Platz zu führen, von wo aus sie ihre Fortsetzung auf Dahlemer Gebiet finden sollte. (Linie IV des Planes.)

Etwa gleichzeitig beantragte die Stadt Schöneberg die Genehmigung einer Schnellbahn von der Kreuzung der Haupt-Straße mit der Ringbahn über den Viktoria-Luise-Platz nach dem Nollendorf-Platz (Linie III) und weiterhin durch die Motz nach der Behren-Straße. Diese Genehmigung wurde ihr alsbald für das ausschließlich auf Schöneberger Gebiet liegende Stück bis zum Nollendorf-Platz erteilt. Gleichzeitig versuchte Schöneberg die Nachbargemeinde Wilmersdorf zu einer Aenderung der Linienführung ihrer Bahn in dem Sinne zu veranlassen, daß diese statt nach dem Nürnberger-Platz vielmehr nach dem Viktoria-Luise-Platz geführt werden sollte, um sich hier mit der Schöneberger Bahn zu vereinigen und mit ihr gemeinsam in das Stadtinnere weitergeführt zu werden. Die Wilmersdorfer lehnten aber diesen Vorschlag ab, weil ihnen die Verbindung mit der im Betrieb befindlichen Linie der Hochbahngesellschaft wertvoller erschien.

Der Betrieb der Wilmersdorfer- und der Verstärkungs-Linie war in der Weise gedacht, daß sich die neuen Gleise auf der Strecke Nürnberger-Straße—Nollendorf-Platz beiderseits neben die vorhandenen Gleise legen sollten, wie in Abbildung 14 S. 642 schematisch angedeutet. Die Wilmersdorfer Züge sollten also ohne Berührung der Linie Wilhelm-Platz—Spittelmarkt nach dem Osten durchlaufen, während der Betrieb von Zügen zwischen Charlottenburg und dem Osten in Wegfall kommen sollte. Der Übergang von einer Bahn zur anderen konnte am Bahnhof Wittenberg-Platz ohne Bahnsteigwechsel in vollkommener Weise erfolgen. Durch Weichenverbindungen hinter den Bahnsteigen war indessen die Möglichkeit vorgesehen, von einer Linie auf die andere mit Zügen überzugehen; von dieser Möglichkeit sollte insofern Gebrauch gemacht werden, als im Vertrag bestimmt wurde, daß in Abständen von 10 Minuten Züge von Wilmersdorf nach dem Stadt-Innenen gefahren werden sollten, obwohl dieser Zugübergang eine neue, wenn auch nicht gefahrvolle Linienverkettung darstellt. Verkehrstechnisch richtiger würde es vielleicht erscheinen, die Charlottenburger Linie mit dem

Osten, die Wilmsdorfer Linie mit dem Spittelmarkt zu verbinden; man scheute aber wohl mit Recht vor einem so einschneidenden Eingriff in bestehende Verhältnisse und gewordene Rechte zurück.
Da die Verstärkungslinie erst gebaut werden soll, wenn die jetzige Verbindung zwischen dem Wittenberg-Platz und

dem Gleisdreieck den Verkehr nicht mehr zu bewältigen vermag, so sollten zunächst die Wilmsdorfer Züge am Wittenberg-Platz enden und beginnen; der Betrieb auf diesem Bahnhof sollte also ähnlich geführt werden, wie zur Zeit auf der Station Bismarck-Straße.

Für die Teilstrecke vom Nürnberger-Platz bis zum



Erläuterung zu dem Uebersichtsplan.

Linie I. Hoch- und Untergrundbahn Westend—Schönhauser-Allee. (Ausgeführt und im Betrieb von Reichskanzler-Platz bis Spittelmarkt.)
Linie II. Abzweigung der Hoch- und Untergrundbahn nach Warschauer-Brücke. (Im Betrieb.)

Linie III. Untergrundbahn der Stadt Schöneberg von Haupt-Straße (Ringbahn) bis Nollendorf-Platz (im Bau) und geplante Verlängerung nach Behren-Straße. (Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft.)

Linie IV. Untergrundbahn der Stadt Wilmsdorf von Nürnberger-Platz—Rastatter-Platz (im Bau) mit Verlängerung nach Dahlem. Anschließend von Nürnberger-Platz bis Gleisdreieck die Verstärkungslinie der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft.

Linie V. Linie Alexander-Platz—Frankfurter-Allee der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft. (Genehmigung nachgesucht.)

Linie VI. Schwebebahn Gesundbrunnen—Rixdorf. (Genehmigung nachgesucht.)

Linie VII. Konkurrenzlinie zu VI der Allg. Electricitäts-Gesellschaft (Genehmigung nachgesucht.)

Linie VIII. Elektrische Vollbahn Wannsee-Bahnhof—Stettiner-Bahnhof. (Von Siemens & Halske geplant, einstweilen von der Eisenbahnverwaltung abgelehnt.)

Linie IX. Nord-Süd-Linie der Stadt Berlin, Weddin, Viktoria-Park. (Genehmigt.)

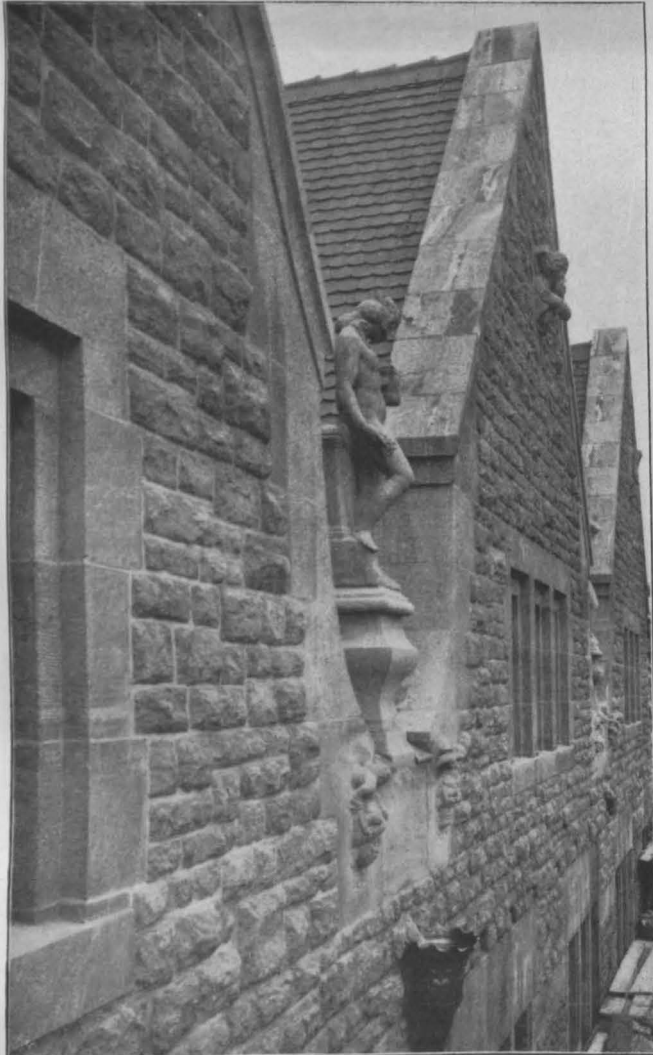
Linie X. Desgl. Moabit—Rixdorf. (Geplant.)

Linie XI. Linie der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft Alexander-Platz—Stettiner-Bahnhof—Viktoria-Luise-Platz. (Geplant.)

Linie XII. Desgl. Schöneberg (Hauptstr.)—Weißensee. (Geplant.)



Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin.
Architekt: Stadtbaurat Reinhold Kiehl in Rixdorf.
Giebelbildung an der Schönstedt-Straße.

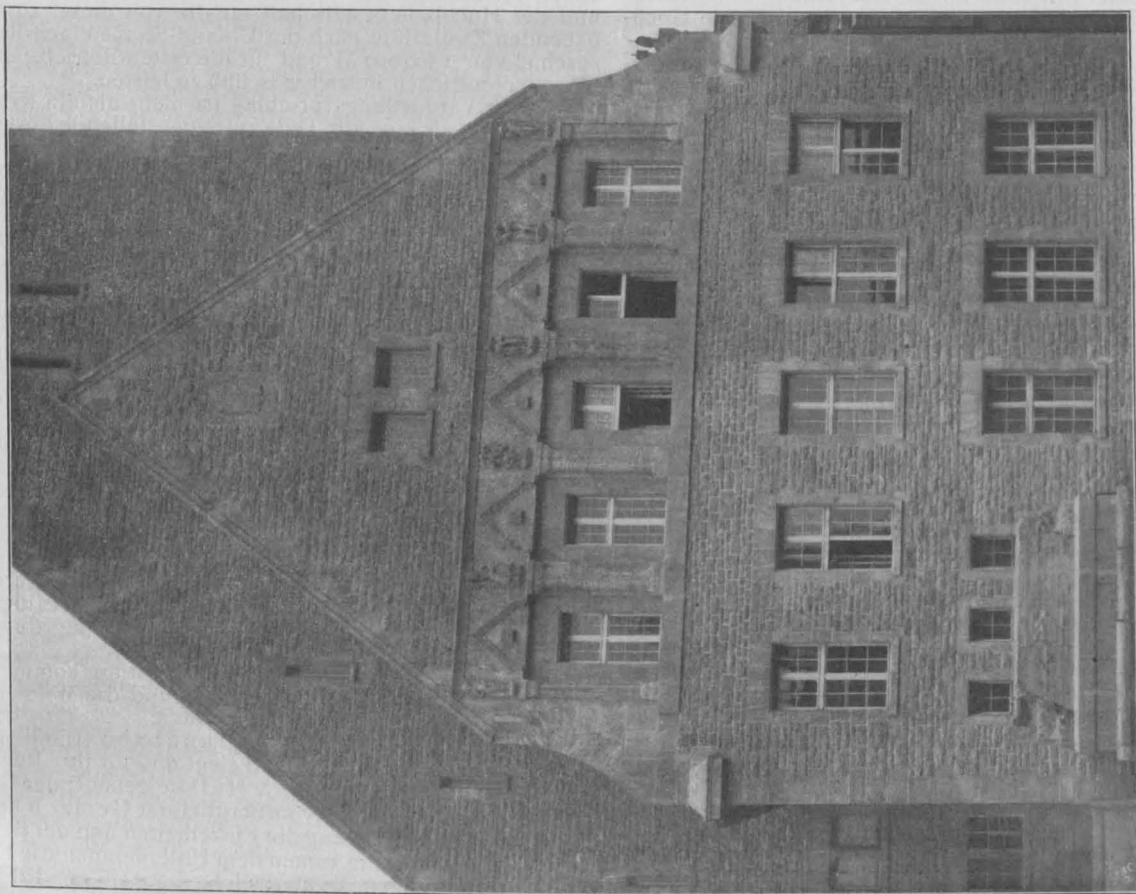


Wittenberg-Platz und den viergleisigen Ausbau der Bahn in der Kleist-Straße war die Zustimmung der Stadt Charlottenburg als des Wegeunterhaltungspflichtigen notwendig. Charlottenburg weigerte sich aber, diese Zustimmung zu geben, legte vielmehr selbst das Projekt einer weiteren Schnellbahnlinie vor, die am Lietzen-See beginnen, durch die Kant-Straße, dann durch die Giesebrecht-Straße, durch den Kurfürstendamm und die Tauentzien- und Kleist-Straße bis zum Nollendorf-Platz geführt werden sollte. Dort sollte entweder der Anschluß an die Verlängerung der Schöneberger Untergrundbahn gesucht oder eine Weiterführung in der Richtung nach Rixdorf vorbehalten werden. Da der Minister grundsätzlich erklärt hatte, daß er keine Bahn gestatten würde, die geeignet wäre, mit den bestehenden Schnellbahnen in unmittelbaren Wettbewerb zu treten und ihnen den Verkehr zu entziehen, die Charlottenburger Linie aber eine reine Wettbewerbslinie darstellte, so wurde der Stadt Charlottenburg die Genehmigung zum Bau dieser Linie versagt, ihr vielmehr anheimgegeben, statt dessen eine Bahn durch den ganzen Kurfürstendamm zu verfolgen, die dann über den Bahnhof Halensee nach der Ortschaft Schmargendorf geleitet werden könnte. Da diese Linie zu einem großen Teil durch Wilmersdorfer Gebiet führte, so war sie als städtische Bahn nur als gemeinsame Unternehmung von Charlottenburg und Wilmersdorf denkbar, und Wilmersdorf erklärte sich auch bereit, wegen der Erbauung einer solchen Bahnlinie mit der Nachbar-Gemeinde in Verhandlung zu treten. Inzwischen hatte aber auch Schöneberg gegen die Führung der Verstärkungslinie durch die Motz-Straße Einspruch erhoben, weil die Stadt diese Straße zur gemeinsamen Weiterführung ihrer und der Charlottenburger Bahn in das Stadt-Innere freigehalten wissen wollte. Dem Widerspruch dieser beiden Gemeinden nachgebend, entschied der Minister, daß die Verstärkungslinie nicht durch die Kleist- und Motz-Straße, sondern durch die Nettelbeck-Straße zur Kurfürsten-Straße zu führen sei. Diese Abänderung hat für die Haltestelle Wittenberg-Platz den Nachteil, daß die neuen Gleise nun nicht mehr an die Außenseite der bestehenden gelegt werden konnten, weil zwischen den Endweichen des Bahnhofes Wittenberg-Platz und

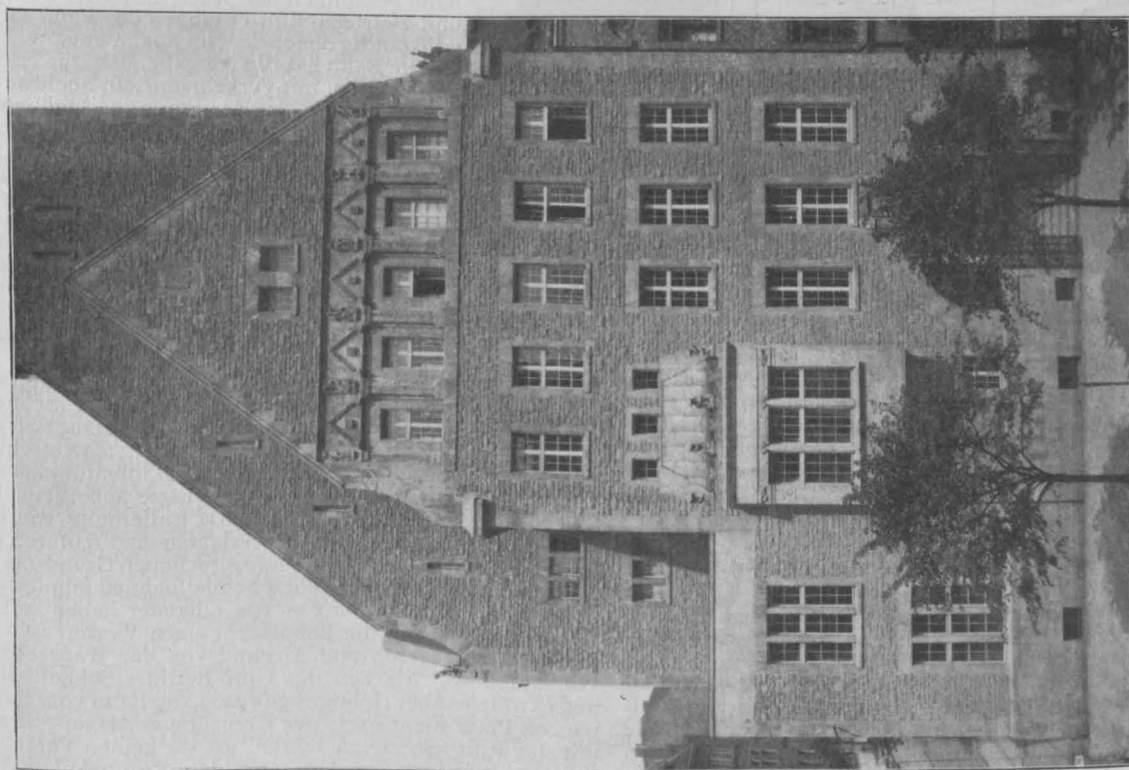
der Ecke der Nettelbeck-Straße für das nach der Kurfürsten-Straße laufende Gleis die nötige Rampenlänge nicht mehr herauskam. Die Haltestelle Wittenberg-Platz mußte daher so umgestaltet werden, daß die Wilmersdorfer Gleise nach innen, die Gleise der Stadt-Westlinie nach außen

burger Untergrundbahn nach dem Nollendorf-Platz freigelassen ist.

Die Verstärkungslinie in ihrer neuen Führung, in der sie auch in dem Uebersichtsplan Seite 639 eingetragen ist, soll Haltestellen an der Courbière-Straße und an der



Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin. Architekt: Stadtbaurat Reinhold Kiehl in Rixdorf. Fassadenteil und Giebel-Ausbildung an der Berliner-Straße.



kommen; vergl. die Abbildung 15, S. 642. Einzelheiten der Haltestelle zeigen Abbildung 16 und 17. Die hierdurch bedingte Umänderung der Gleisanlagen ist eine bedeutend umfangreichere, als sie bei Beibehaltung des ursprünglichen Planes gewesen wäre. Abbildung 16 läßt deutlich den freien Raum unter dem südlichen Fahrdamm erkennen, der für die etwaige Durchführung der Charlotten-

Potsdamer-Straße erhalten. (Linie IV im Lageplan S. 639 vom Gleisdreieck bis Nürnberger-Platz.)

Als die Angelegenheit soweit gediehen war, änderte Charlottenburg seinen Plan. Es erklärte, auf die Führung einer besonderen Linie nach dem Nollendorf-Platz verzichten zu wollen, verlangte aber für seine Kurfürstendamm-Linie Anschluß an die bestehende Schnellbahn am Witten-

berg-Platz, und zwar mit Zugübergang. Es stützte sich dabei anscheinend auf eine Bestimmung des von ihr mit der Hochbahngesellschaft im Jahre 1897 abgeschlossenen Vertrages, nach welcher der Stadt Charlottenburg unter anderem der Anschluß von Oberflächenbahnen von der Joachimsthaler-Straße her mittels einer Rampe an die Hochbahn und Einführung dieser Betriebsmittel in den Hochbahnbetrieb gewährleistet worden war.^{*)} Dieses Recht war also älter, als der zwischen der Hochbahngesellschaft und Wilmersdorf geschlossene Vertrag.

Um eine Zusammenführung von drei Linien auf dem Wittenberg-Platz zu vermeiden, machte Charlottenburg den Vorschlag, die Wilmersdorfer Bahn nicht durch den Hohenzollerndamm nach dem Nürnberger-Platz, sondern durch die Uhland-Straße nach dem Kurfürstendamm zu führen und sie an dieser Stelle mit der Kurfürstendamm-

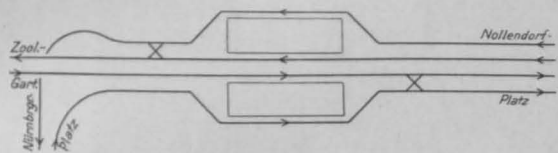


Abbildung 14. Gleisanordnung zwischen Nürnberger- und Nettelbeck-Straße bei Führung der Verstärkungslinie durch die Motz-Straße.

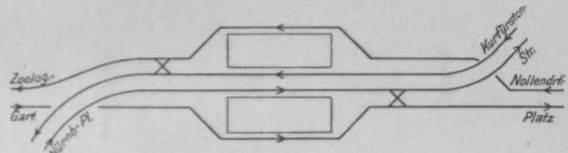


Abbildung 15. Desgl. bei Führung der Verstärkungslinie durch die Nettelbeck-Straße.

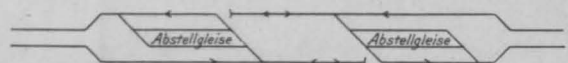


Abbildung 18. Ausbau einer künftigen Durchgangs-Station zur vorläufigen Umsteige-Station.

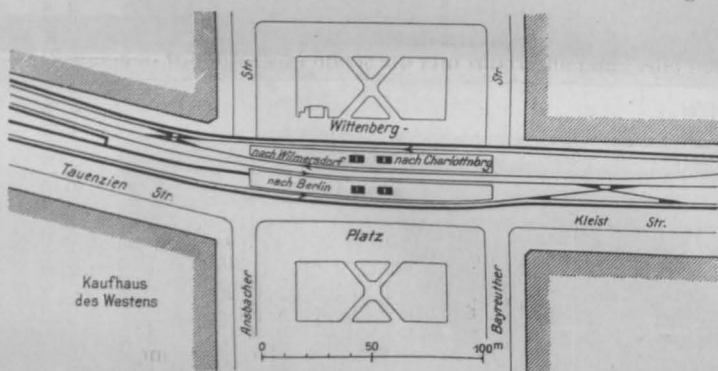
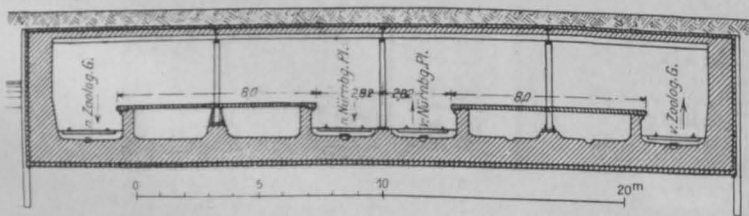


Abbildung 16 und 17.

Ausbau der Haltestelle Wittenberg-Platz nach Einführung der Wilmersdorfer Bahn.



Linie zu vereinigen. Dieser Vorschlag fand aber die Zustimmung Wilmersdorfs nicht.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten versuchte nun wiederholt, eine Einigung zwischen den verschiedenen Gemeinden herbeizuführen. Die letzten Einigungs-Verhandlungen fanden auf seine Veranlassung Ende Oktober dieses Jahres unter der Leitung des Berliner Polizeipräsidenten und der Eisenbahndirektion Berlin statt. Hierbei wurde folgender Vermittlungsvorschlag gemacht: Die über den Nollendorf-Platz zu führenden Gleise der Verstärkungslinie erhalten ihre unmittelbare Fortsetzung in der Kurfürstendamm-Linie, die zunächst bis zur Uhland-Straße ausgebaut wird. Die von Wilmersdorf kommenden Gleise werden am Wittenberg-Platz an das vom Zoologischen Garten kommende, nach dem Stadtinneren führende Gleispaar

mittels Weichen angeschlossen, sodaß die Wilmersdorfer Züge bzw. ein Teil derselben nach dem Spittelmarkt zu weitergeführt werden können. Charlottenburg erklärte sich bereit, falls dieser Vorschlag angenommen würde, seinen Einspruch gegen die Benutzung seiner Straßen durch die Linie Wittenberg-Platz—Nürnberger-Platz fallen zu lassen und der Hochbahngesellschaft für die von dieser zu erbauenden Zweiglinie nach der Uhland-Straße einen Bauzuschuß von 2 300 000 M. und für die ersten Betriebsjahre einen wesentlichen Betriebszuschuß zu leisten.

Dieser Vermittlungsvorschlag ist mehr als ein Kompromiß denn als eine alle Teile zufriedenstellende Lösung zu bezeichnen. Die Zusammenführung von drei Linien am Wittenberg-Platz macht die Anlage von drei Bahnsteigen notwendig; es ist alsdann nicht mehr möglich, stets von Bahnsteigkante zu Bahnsteigkante umzusteigen, sondern es müssen hierzu auch teilweise Treppen benutzt werden. Wollte man, um dieses erschwerte Umsteigen zu vermeiden, alle Wilmersdorfer Züge nach dem Stadtinneren weiterführen, so hätte man den Nachteil, daß die Züge nach Berlin C abwechselnd von verschiedenen Bahnsteigen abfahren würden. Die Wilmersdorfer fürchteten außerdem, daß es sich später nach Verdichtung der Zugfolge auf der Zoologischen Garten-Linie als unmöglich herausstellen würde, auch die Wilmersdorfer Züge durchzuführen, und hauptsächlich aus diesem Grunde lehnten sie den Vermittlungsvorschlag ab. Der Minister hat nunmehr die Wilmersdorfer Bahn vom Nürnberger-Platz nach dem Rastatter-Platz mit Fortsetzung nach Dahlem genehmigt, sich aber wegen der Gestaltung des Bahnhofes Wittenberg-Platz und des Anschlusses der Verstärkungslinie die Entscheidung vorbehalten. Für diese ist zunächst an der Führung durch die Nettelbeck-Straße festgehalten; doch erscheint es nicht ausgeschlossen, daß man später auf die Führung durch Kleist- und Motzstraße zurückkommt.

Wir wollen nun die beiden zur Ausführung kommenden Schnellbahnen, die Schöneberger und die Wilmersdorfer—Dahlemer, im einzelnen betrachten.

Die Schöneberger Untergrundbahn (Linie III) wird auf Kosten dieser Stadt angelegt und für ihre Rechnung von der Firma Siemens & Halske gebaut; der Gesamtplan rührt vom Stadtbaurat Gerlach her. Bei der Planung der Einzelheiten und der Bauausführung kamen dem Unternehmen die Erfahrungen zu gute, welche die ausführende Firma bei dem Bau der Hoch- und Untergrundbahn gesammelt hat. Auch die Betriebsmittel- und Betriebs-Einrichtungen der Bahn sollen vollständig denen der Hochbahn entsprechen.

Die Bahn hat die Aufgabe, den zur Hälfte unbebauten, mit Verkehrsmitteln noch wenig bedachten Westen der Stadt zu erschließen. Die Bahn ist durchweg Unterpflasterbahn und liegt ausschließlich auf Schöneberger Gelände. Sie beginnt am Nollendorf-Platz, läuft durch die Motz-Straße nach dem Viktoria-Luise-Platz, weiter durch die Münchener und Speyerer-Straße und nach dem Bayerischen Platz; von da durch die künftige Innsbrucker-Straße bis zur Kreuzung der Haupt-Straße mit der Ringbahn, wo sie vorläufig ihren Endpunkt erhält. An diesem Endpunkt liegt auch der Betriebsbahnhof.

Als Verbindungs- und Abkürzungsbahn wäre für das heutige Schöneberg eine Schnellbahn durch die Potsdamer- und Haupt-Straße vielleicht wichtiger erschienen; als Aufschließungsbahn hätte aber diese Linienführung nur geringen Wert und sie hätte außerdem den Nachteil, in rund 400 m Entfernung von der Wannesebahn zu verlaufen und dadurch gegen den von anderer Seite ausgesprochenen Grundsatz zu verstoßen, daß parallel geführte Schnellbahnen mindestens einen Abstand von 1—1,5 km von einander haben sollen. Es war also richtig, die Bahn mehr nach Westen zu verlegen, wo der geforderte Abstand von der Wannesebahn vorhanden ist. Als Teil des Groß-Berliner Schnellbahnnetzes wäre es aber richtiger gewesen, die Bahn vom Bayerischen Platz nicht nach der Kreuzung der Haupt-Straße mit der Ring-Straße zu führen, wo sie keinen Verkehrsknotenpunkt trifft, sondern nach dem Ringbahnhof Wilmersdorf und von da durch die Kaiser-Allee nach Bahnhof Steglitz.

Die Bahn hat eine Länge von 2035 m, Haltestellen werden am Nollendorf-Platz, Viktoria-Luise-Platz, Bayerischen Platz und in dem zukünftigen Stadtpark, halbwegs zwischen Bayerischen Platz und der Endhaltestelle Haupt-Straße angelegt; die mittlere Stations-Entfernung beträgt demnach 737 m. Die Haltestellen erhalten je einen Innen-Bahn-

^{*)} Näheres vergl. Kemmann: Zur Geschichte der Berliner Südwest-Schnellbahnen, Zeitung des „Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ vom 6. Okt. 1909.

steig, dessen Länge zunächst für 3 Wagen bemessen wird. Jeder Bahnsteig besitzt 2 Treppen, von denen die eine vorerst nur als Nottreppe benutzt wird (ähnlich wie bei der Haltestelle Hausvogtei-Platz). Es sei hier darauf aufmerksam gemacht, daß die Hochbahn-Gesellschaft von der ursprünglichen Anordnung von Außen-Bahnsteigen abgegangen ist und auf den neuen Strecken durchweg Innen-Bahnsteige anlegen läßt, weil diese vor den Außen-Bahnsteigen die Vorzüge größerer Uebersichtlichkeit, geringerer Zug-Entwicklung und der Personalsparnis haben. Da die Zugänge zu den Stationen der Schöneberger Untergrundbahn durchweg auf Schmuckplätzen liegen, bietet die Anordnung der Zugangstreppen keine Schwierigkeiten.

Besonderes bauliches Interesse bietet die Haltestelle Stadtpark. Sie liegt inmitten einer sumpfigen Niederung und wird daher auf 18 m lange Holzpfähle gegründet. Der Tunnelbau soll hier unterbrochen und eine Bahnsteighalle angelegt werden, die ein besonderes architektonisches Gepräge erhält. Auf der Strecke vom Nollendorf-Platz bis zum Bayerischen-Platz durchzieht die Bahn bebauten Gebiet und läuft unter im Verkehr befindlichen Straßen hin; zwischen dem Bayerischen-Platz und der Ringbahn durchzieht sie ein völlig unbebautes, unaufgeschlossenes Gelände; hier wird der Bahnkörper vor der Anlegung der Straße hergestellt. Auf der Strecke vom Viktoria-Luise-Platz bis zum Bayerischen-Platz ist der Tunnelbau nahezu vollendet; auf den beiden Reststrecken ist mit dem Bau begonnen, die Eröffnung der Bahn soll am 1. Oktober 1910 erfolgen.

Die reinen Baukosten einschließlich der Betriebsmittel-Beschaffung betragen 10,25 Mill. M. = 3,5 Mill. M. für 1 km; hierzu treten die von der Stadt unmittelbar aufgewendeten Kosten für Umpflasterungen und Leitungsverlegungen, wodurch sich die gesamten Baukosten der Bahn auf 13,9 Mill. = 4,7 Mill. M. für 1 km stellen. Die reinen Bahnbaukosten einschließlich des Ausbaues der Haltestellen und des Oberbaues, jedoch ausschließlich der Betriebs-Einrichtungen (elektrische Leitungen, Block-Anlagen, Stations-Ausrüstung) und der Betriebsmittel betragen 8 Mill. M. = 2,7 Mill. M. für 1 km. Bei der Bahnlänge von 3 km wird die gesamte Fahrzeit rd. 6 Minuten betragen.

Die wirtschaftlichen Aussichten des Unternehmens erscheinen nicht besonders günstig. Um eine genügende Verzinsung des Anlage-Kapitales zu erhalten, müßte sich ein Verkehr von rd. 4,5 Mill. für 1 km und Jahr, d. h. ein Gesamt-Jahresverkehr von rd. 14 Millionen Reisenden einstellen. Ob diese Zahl in absehbarer Zeit erreicht werden wird, erscheint recht zweifelhaft, wenn man die Jahresverkehrszahlen der einzelnen Stationen der Hoch- und Untergrundbahn, Abbildung 13, Seite 627, vergleichsweise heranzieht. Die Bahn wird also wahrscheinlich erhebliche Betriebszuschüsse erfordern und es erscheint fraglich, ob es gelingen wird, den Grundbesitz, dem die Vorteile der Bahn zufallen, diese Kosten aufzuerlegen; im anderen Fall werden sie eine erhebliche Belastung des Stadthaushaltes bilden. Besonders ungünstig für die Schöneberger Linie sind ihre geringe Länge, die einen Eigenverkehr kaum aufkommen lassen wird, und der Umstand, daß wer in die innere Stadt gelangen will, am Nollendorf-Platz unter Ueberwindung eines Höhen-Unterschiedes von rd. 10 m umsteigen muß. Die Anordnung von Aufzügen zur Ueberwindung des Höhen-Unterschiedes erscheint unumgänglich notwendig, ihre architektonische Ausbildung jedoch recht schwierig.

Das Idealste wäre gewesen, den Hochbahntarif ohne weiteres auf die Schöneberger Bahn auszudehnen, sodaß man beispielsweise vom Bayerischen-Platz bis zum Leipziger-Platz für 10 Pf. fahren könnte, wobei dann jeder Verwalt. 5 Pf. zufallen würden. Die Hochbahn glaubt aber, für diesen Betrag die Fahrgäste vom Nollendorf-Platz bis zum Potsdamer-Platz nicht befördern zu können, ohne Geld zuzusetzen, weil dies die stärkste befahrene Strecke der Bahn ist und da die für den Schöneberger Verkehr erforderlichen Plätze auf der Strecke zwischen Zoologischer Garten und Nollendorf-Platz leer gefahren würden. Sie schlug auch den Schönebergern eine Führung ihrer Bahnlinie vom Viktoria-Luise-Platz nach dem Wittenberg-Platz statt nach dem Nollendorf-Platz vor, wobei der Umsteigeverkehr sich bequemer abwickeln konnte und da wegen der Benutzung der Hochbahn auf eine größere Länge als dann auch die Tarifgemeinschaft möglich wäre. Die Schöneberger lehnten aber diesen Vorschlag ab, weil sie die Weiterführung ihrer Bahn in die Innenstadt für später erhoffen und alsdann die Führung über den Wittenberg-Platz einen Umweg bedeuten würde. Die nun entstehende Notwendigkeit des Umsteigens ist aber ebenfalls gleichbedeutend einem Umwege. Im übrigen hätte die Führung der Bahn nach dem Geschäfts-Zentrum des Wittenberg-Platzes mancherlei Vorteile gehabt; auch hätte die Linie, falls sich ihre Weiterführung in das Stadttinnere ermög-

lichen ließ, vom Wittenberg-Platz durch den Tiergarten nach Moabit und dem Norden der Stadt weitergeführt werden können und eine recht zweckmäßige Verbindung zwischen den Wohnstätten des Südwestens und den Industriestätten des Nordwestens hergestellt. Wie die Verhältnisse jetzt liegen, wird der Fahrgast gezwungen sein, am Nollendorf-Platz eine neue Fahrkarte zu lösen, und hat außer den Unannehmlichkeiten des Umsteigens den Nachteil, für die Strecke vom Bayerischen-Platz bis zum Leipziger-Platz 20 Pfg. bezahlen zu müssen. Rechnet man für die Uebergangszeit am Nollendorf-Platz nur 3 Minuten, so wird die Gesamtreisezeit vom Bayerischen bis zum Leipziger-Platz $4 + 3 + 6 = 13$ Minuten betragen, während man auf der Straßenbahn die Strecke bis zur Linkstraße in rund 20 Minuten und für 10 Pfg. zurücklegt.

Die Schöneberger haben nun eingesehen, daß sie mit dem Widerstand gegen die Führung der Verstärkungslinie durch die Motz-Straße insofern einen Fehler gemacht haben, als ihnen auf diese Weise der für Schöneberg wertvolle unmittelbare Anschluß an die Ostlinie verloren geht, und deshalb bei den schon erwähnten Einigungsverhandlungen den von Charlottenburg eingebrachten Antrag unterstützt, die Führung der Verstärkungslinie durch die Motz-Straße wieder herzustellen. Es sei hierzu übrigens bemerkt, daß es nach Lage der Verhältnisse nicht tunlich erscheint, einen Gemeinschaftsbahnhof der beiden Unterpflasterbahnlinien auf dem Nollendorf-Platz mit Richtungs-Betrieb herzustellen, daß vielmehr der Schöneberger Bahnsteig neben der Verstärkungslinie gelegt werden müßte, sodaß auch hier zum Umsteigen Treppen zu benutzen wären. Mit dem Scheitern der Einigungs-Verhandlungen ist auch diese Angelegenheit vorläufig zurückgestellt.

Die Wilmsdorfer Untergrundbahn (Linie IV) ist, wie die Schöneberger, eine reine Aufschließungsbahn; sie verläuft etwa in der Mitte zwischen der Stadt- und Grunewaldbahn einerseits und der Wannseebahn andererseits, erschließt also ein verhältnismäßig großes Verkehrsgebiet.

Die Bahn beginnt am Nürnberger-Platz, geht durch die Spichern-Straße bis zur Kaiser-Allee, verläuft ein Stückchen in dieser und biegt dann in den Hohenzollerndamm ein, den sie bis zum Fehrbelliner-Platz durchzieht. Kurz vor dem Fehrbelliner-Platz betritt die Bahn unbebautes Gelände. Vom Fehrbelliner-Platz wird die Bahn in gerader Richtung nach dem Ringbahnhof Schmargendorf geleitet und unterfährt hier die schon im Einschnitt liegende Ringbahn; weiter geht sie durch das sogenannte Rheingau-Gelände im Zuge der künftigen Heidelberger-, Rüdesheimer- und Niederwald-Straße bis zum Rastatter-Platz. Auf der Strecke vom Fehrbelliner- bis zum Rastatter-Platz findet die Bahn keine ausgebauten Straßen vor und kann daher vor Herstellung der Straßen im Tagebau ausgeführt werden. Das ganze Gelände bis zum Rastatter-Platz ist für geschlossene Bebauung bestimmt. Die Bahn wird durchweg Unterpflasterbahn. Sie hat eine Gesamtlänge von 4,30 m. Haltestellen sollen am Hohenzollern-Platz, Fehrbelliner-Platz, an der Ringbahn, am Rüdesheimer- und am Rastatter-Platz angelegt werden; ihre mittlere Entfernung beträgt 865 m. Die Haltestellen erhalten durchweg Innenbahnsteige. Der Bau soll für Rechnung der Stadt Wilmsdorf von der Firma Siemens & Halske ausgeführt werden; als Bauzeit sind $2\frac{1}{2}$ J. vorgesehen. Die Baukosten ohne Betriebsmittel sind auf rd. 18 Mill. M. d. h. auf 4,2 Mill. M. für 1 km veranschlagt. Die verhältnismäßig geringe Höhe der Baukosten erklärt sich durch den tiefen Grundwasserstand und dadurch, daß rd. 60% der Bahn im freien Gelände ausgeführt werden. Die Baukosten sind zum überwiegenden Teil dem Grundbesitz auferlegt worden.

Am Rastatter-Platz beginnt das Gebiet der Domäne Dahlem, welches eine Größe von 632 ha besitzt und vom Fiskus zur Bebauung aufgeteilt wurde. Das Gebiet ist der landhausmäßigen Bebauung vorbehalten und wird bei einer Bevölkerungsdichtigkeit von 80 Personen auf 1 ha rund 50 000 Personen Unterkunft bieten. Das Gelände wird nur an Private zur eigenen Bebauung verkauft, sodaß das Eingreifen der Bodenspekulation unmöglich ist; hier finden wir also das zweite Beispiel dafür, daß der Fiskus den durch Umwandlung von ländlichem in Baugelände entstehenden Wertzuwachs sich selbst sichert. Der Verkaufspreisschwankt zwischen 15 und 40 M. für 1 qm einschließlich Straßenbaukosten, aber ausschließlich der Kanalisationsbeiträge, welche zu 15 M. für 1 lfdm. Straßenfront festgesetzt sind.

Wie groß das Bedürfnis nach derartigen Wohngebieten in der Nähe von Berlin ist, geht aus der Tatsache hervor, daß schon heute etwa 3000 Personen in der Kolonie wohnen, obwohl als einziges Verkehrsmittel bisher nur die Straßenbahn vom Bahnhof Steglitz über Dahlem nach dem Grunewald besteht, mit welcher man unter Benutzung der Wannseebahn die Strecke vom Gut Dahlem bis zum Wannsee-Bahnhof in Berlin in 30 Minuten zurücklegt.

Um die Verkehrsverbindungen der Kolonie mit dem Stadttinneren zu verbessern, soll die Wilmersdorfer Bahn auf Kosten des Fiskus in das Gebiet von Dahlem hineingeführt werden. Diese Dahlemer Bahn erhält vorläufig eine Länge von 3100 m, Haltestellen sollen am Kaiser-Wilhelm-Platz, an der Königin-Luise-Straße (dicht am Gut Dahlem) und am Platz E, dem vorläufigen Endpunkt der Bahn errichtet werden. Die mittlere Stationsentfernung wird rund 905 m betragen. Die Bahn wird zweigleisig angelegt, die Haltestellen erhalten Innenbahnsteige. Die Bahn soll nicht als Unterpflasterbahn, sondern als Einschnittbahn hergestellt werden und in der Straße oder innerhalb der Häuserblocks verlaufen; dabei bleibt die Möglichkeit offen, später die Bahn zur Unterpflasterbahn umzugestalten und über ihr eine Straße anzulegen. Die Einschnittsbreite ist auf 20 m beschränkt; um dies zu erreichen, sind im unteren Teil des Einschnittes bis etwa zur Augenhöhe der Reisenden Futtermauern vorgesehen.

Die Bahn soll vorläufig in einfachster Weise hergestellt werden; ihre Baukosten ausschließlich des Oberbaues und der elektrischen Leitungen sind auf rd. 1 Mill. M. geschätzt; werden also einschließlich dieser etwa 1 200 000 M., d. h. rund 400 000 M. für 1 km betragen. Diese Zahl, zu der allerdings noch die Kosten späterer Straßenüberbrückungen treten, ist bemerkenswert niedrig im Vergleich zu den Baukosten von Untergrundbahnen und es ist bedauerlich, daß diese Bauweise, die doch gegenüber der Untergrundbahn den Vorzug einer bedeutend angenehmeren Fahrt mit Tageslicht und besserer Luft mit sich bringt, keine weitere Anwendung findet; vielleicht wäre sie auch auf der Strecke von der Ringbahn bis zum Rastatter-Platz wirtschaftlicher gewesen. Hoffentlich wirkt das Beispiel der Dahlemer Schnellbahn vorbildlich und bewahrt bei weiteren Schnellbahnplänen davor, die für die innere Stadt gültigen Bau-

grundsätze ohne Sinn und ohne Not auf die unbebauten Außenbezirke zu übertragen.

Der Betrieb der Wilmersdorfer Untergrundbahn wird auf Grund eines hierüber abgeschlossenen Vertrages von der Hochbahngesellschaft geführt werden, die auch den Betrieb des Dahlemer Anschlußstückes übernehmen wird. Es steht schon jetzt fest, daß die schweren Züge der Hoch- und Untergrundbahn nicht über die ganze Wilmersdorfer Bahn geleitet werden sollen, sondern daß vorläufig, solange der Verkehr auf der Bahn noch ein schwacher sein wird, an irgend einem Punkte, der später bestimmt werden soll, beispielsweise am Nürnberger- oder am Hohenzollern-Platz, ein mehr trambahnartiger Betrieb mit Einzelwagen (Tram-schnellbahn) anstoßen soll, um ein günstigeres wirtschaftliches Ergebnis zu erzielen. Die Dahlemer Linie soll zunächst mit straßenbahnartigen Betriebsmitteln — Motorwagen und Anhängewagen — betrieben werden. An der Stelle, wo die verschiedenen Betriebe sich berühren, muß allerdings umgestiegen werden. Abbildung 18 S. 642 zeigt, wie sich dies bei Anordnung von Innenbahnsteigen in einfachster Form auf dem Raum der späteren Durchgangsstation ermöglichen läßt. Die wirtschaftlichen Aussichten der Wilmersdorfer Bahn erscheinen günstiger als die der Schöneberger, weil die Bahn eine erheblich größere Länge besitzt und große neue Verkehrsgebiete aufschließt, für die sie das alleinige Beförderungsmittel bilden wird. Hierbei wirkt auch der Umstand günstig, daß außer dem Botanischen Garten und dem Bakteriologischen Institut auch noch andere staatliche Institute nach Dahlem verlegt werden sollen. Freilich werden bis zur Bebauung des Verkehrsgebietes der Bahn, also auf eine längere Reihe von Jahren hinaus, erhebliche Betriebszuschüsse notwendig werden.

Eine Fortführung der Bahn nach Zehlendorf wird erwogen. —

(Fortsetzung folgt.)

Vereine.

Im **Dresdener Architekten-Verein** hielt am 28. Okt. Hr. Arch. Fritz Reuter einen Vortrag über seine Teilnahme am 10. deutschen Denkmalpilegetag zu Trier. Redner führte an der Hand einer äußerst reichhaltigen Lichtbilder-Sammlung die bauliche Entwicklung Triers von den sehr gut erhaltenen Resten der römischen Kaiserbauten ausgehend bis auf die bemerkenswerten Bauten der Neuzeit vor, nachdem er vorher einen kurzen Ueberblick über die wirtschaftliche und politische Entwicklung der Stadt gegeben hatte. Er zeigte, wie in der alten Kaiserstadt die Stile fast aller Jahrhunderte in ununterbrochener Entwicklungsfolge vertreten sind. — Seine spannenden Ausführungen verdienten den Beifall der Kollegen. —

Vermischtes.

Zur Frage der Architekten-Kammern. In unserer Stellungnahme gegen die Einführung von Architekten-Kammern hatten wir uns bisher darauf beschränkt, einige nach unserer Meinung gewichtige fremde Stimmen gegen solche Kammern anzuführen und uns vorbehalten, unsere eigene Auffassung in dieser Frage zu gelegener Zeit zu begründen. Wir wurden zu dieser vorläufigen Haltung durch den Umstand veranlaßt, daß zurzeit eine Kommission aus Vertretern des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“, des „Bundes deutscher Architekten“, des „Architekten-Vereins zu Berlin“ und der „Vereinigung Berliner Architekten“ in eingehende Beratungen über Architekten-Kammern eingetreten ist und wir das Ergebnis dieser Verhandlungen abwarten wollten, da wir nicht gerne offene Türen einrennen. Diese Zurückhaltung ist bereits durch den Umstand gerechtfertigt worden, daß dem Vernehmen nach eine grundlegende Forderung der ersten Entwürfe für ein Statut der Kammern, nämlich der Schutz des Titels „Architekt“, von der Kommission fallen gelassen worden ist. Sollte sich diese Annahme bestätigen, so wäre sie ein erfreuliches Zeichen dafür, daß bei den Erörterungen über diese Frage die ruhige, leidenschaftslos realistische Erwägung aller Verhältnisse gegenüber den nach unserer Meinung zu lebhaften Forderungen nach Architekten-Kammern und den zu optimistischen Erwartungen, die an die Wirksamkeit solcher Kammern geknüpft werden, die Oberhand behalten hat.

Der weitere Verlauf der Angelegenheit wird vermutlich der sein, daß das Ergebnis der Beratungen der genannten Kommission an die Vorstände des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ sowie des „Bundes deutscher Architekten“ geleitet wird und daß durch diese aller Voraussicht nach beschlossen werden wird, über die Denkschrift der Kommission die Beratungen in den Einzelvereinen und in den Ortsgruppen zu eröffnen. Dann wird der Zeitpunkt für uns gekommen sein, auch unsererseits Stellung zu der Angelegenheit zu nehmen. Denn daß der Verbands-Vorstand oder die Bundesleitung

jetzt schon beschließen sollten, von einer weiteren Verfolgung der Angelegenheit abzusehen, wagen wir vorläufig noch nicht anzunehmen, obgleich wir das Fallenlassen der ganzen Frage als eine Befreiung für das Fach empfinden würden. —

Wettbewerbe.

Der Wettbewerb um den Großen Staatspreis der kgl. Akademie der Künste zu Berlin für das Gebiet der Architektur und für 1910 wird zum 7. März 1910 für Bewerber ausgeschrieben, die Preußen sind und das 32. Lebensjahr nicht überschritten haben. Der Preis besteht in einem Stipendium von 3000 M. zu einer einjährigen Studienreise und 300 M. Reisekosten-Erschädigung. Der Stipendiat ist hinsichtlich seiner Reiseziele nur insofern beschränkt, als er auch Italien zu besuchen hat, falls er dieses Kunstgebiet noch nicht kennt. —

Einen Wettbewerb betr. Entwürfe für Wohnhäuser des Beamtenwohnungsvereins Stuttgart erläßt der Verein für die Architekten von Groß-Stuttgart zum 27. Dez. d. J. Drei Preise von 400, 200 und 100 M. Im Preisgericht u. a. die Hrn. Baudir. v. Leibbrand, sowie die Bauräte Kräutle, Kuhn und Pantle in Stuttgart. —

Ein internationales Preisausschreiben betr. Entwürfe für Kachelöfen erläßt der „Verein für deutsches Kunstgewerbe zu Berlin“ im Auftrage des Tonindustrie-Vereins Velten zum 7. Dez. d. J. 3 Preise von 500, 300 und 200 M. Ankauf von 20 Entwürfen für je 50 M. Im Preisgericht die Hrn. Dir. Blumenfeld, Prof. Dr. Lehnert und Prof. Möhring in Berlin, Geh. Reg.-Rat Muthesius in Nikolassee, Fabrikbes. O. Schmidt in Velten und Prof. Th. Schmutz-Baudiss in Charlottenburg. —

In einem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die bildnerische Ausschmückung des Barbarossa-Platzes in Schöneberg-Berlin liefern 153 Arbeiten ein. Der Gegenstand der Darstellung war freigestellt. Den I. Preis gewann der Bildhauer Emil Renker für einen Schäferbrunnen; den II. Preis der Bildhauer Ernst Wenk für eine Rolandfigur; den III. Preis der Bildhauer Konst. Starke. Zum Ankauf bestimmt wurden die Entwürfe der Bildhauer Frydag und Weber, zum Ankauf empfohlen die Entwürfe der Bildhauer Bräuer und Morin. —

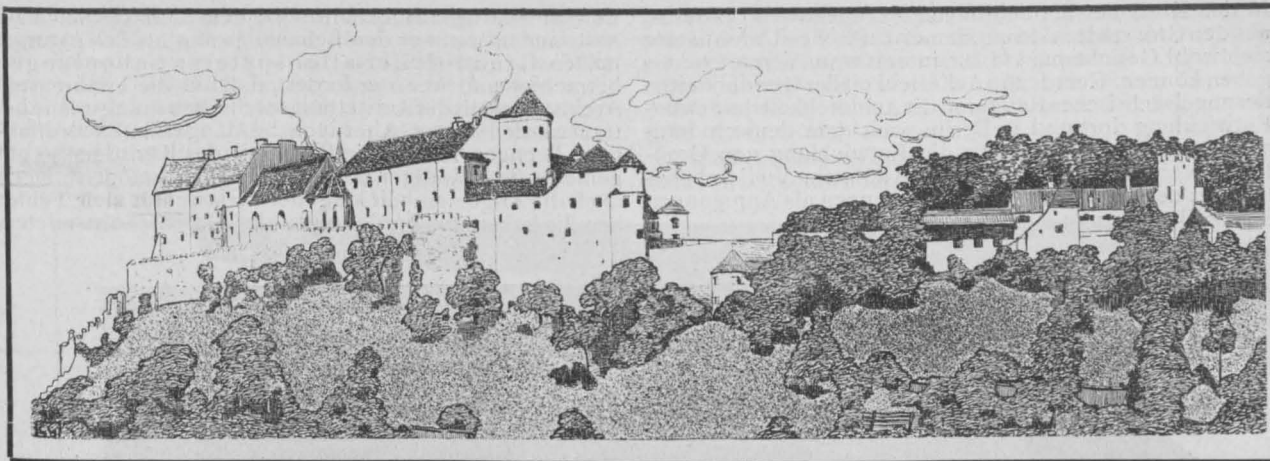
Wettbewerb Generalbaulinienplan St. Nicola-Passau. Die zum Ankauf empfohlenen Entwürfe „C. Sitte“ des Hrn. Stadtbtr. und Reg.-Bmstr. a. D. Greiß in M.-Gladbach, „Immer an der Wand lang“ der Hrn. Reg.-Bmstr. Seefried und Arch. Sachs in Würzburg, sowie „Zinnober“ des Hrn. Dipl.-Ing. Fritz Ziegler in Pirmasens sind seitens der Stadtgemeinde erworben worden. —

Inhalt: Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin. (Fortsetzung.) Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen. (Fortsetzung.) — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Bildbeilage: Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin. Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



AS DEUTSCHE MIETHAUS. EIN BEITRAG
 ZUR STÄDTE-KULTUR DER GEGENWART
 VON ALBERT GESSNER. * WOHNHAUS IN
 CHARLOTTENBURG, MOMMSENSTRASSE 5.
 ARCHITEKT: ALBERT GESSNER IN CHAR-
 LOTTENBURG. * VERLAG VON F. BRUCK-
 MANN A.-G. IN MÜNCHEN 1909. * * * *
 DEUTSCHE BAUZEITUNG
 * * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 94. * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 94. BERLIN, 24. NOVEMBER 1909.

Literatur.

Das deutsche Miethaus. Ein Beitrag zur Städtekultur der Gegenwart von Albert Gessner. Mit 220 Abbildungen, Grundrissen und Bebauungsplänen. Verlag von F. Bruckmann A.-G. in München. In Leinen geb. 8 M. — (Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 646 und 647.)

Seit Bernhard Sehring in seinem Künstlerheim in der Fasanen-Straße in Charlottenburg den bemerkenswerten Versuch machte, dem Miethause der Großstadt nicht nur an der Fassade, also rein äußerlich, einen Anteil an der Kunst zu geben, sondern deren Einwirkungen bis in die entlegensten Teile des Hauses zu erstrecken und namentlich den Hofansichten erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, sind beinahe 20 Jahre verflossen. Obwohl dieser Versuch in hohem Maße gelungen war und obwohl diese Absicht in etwas anderer Form in der bald darauf errichteten Baugruppe des Theaters des Westens und der mit ihm zusammengeschlossenen Wohnhäuser in der Kant-Straße wiederholt wurde, ist die Nachfolge doch eine auffallend geringe geblieben, obwohl Sehring das große Verdienst für sich beanspruchen kann, reformatorisch an ein Gebiet herangetreten zu sein, das, wie der Verfasser des hier berührten Buches in seinem Vorwort sagt, „für das Aussehen unserer Großstädte und auch für das Wohnen in ihnen so außerordentlich wichtig ist, und das sich in einem unglaublich verwahrlosten Zustande befindet“. So zutreffend diese Wahrnehmung ist, so sehr wäre man berechtigt gewesen, daraus zu folgern, daß nun auch Sehring als ein Vorkämpfer unserer Zeit auf diesem Gebiete genannt worden wäre. Das ist aber nicht der Fall, obwohl mit Sicherheit anzunehmen ist, daß Gessner einen Teil seiner Anregungen für die von ihm verfolgten dankenswerten Bestrebungen, namentlich seine schöne Art, Höfe künstlerisch zu veredeln, aus dem Künstlerhause Sehrings geschöpft hat. Hier sind bereits alle Elemente vorhanden, mit denen auch Gessner und die, welche ihm folgen, ihre Wirkungen erreichen: die Vorderfassade ist hinter die Baufucht zurückgesetzt, um Bildungen zu ermöglichen, welche die öde Baufucht beleben können. Von der Straße aus ist ein Durchblick auf eine aus Kunst und Natur gebildete ungemein reizvolle Gruppe des Gartenhofes eröffnet. Die Hofansichten zeigen zur Erreichung malerischer Wirkungen Vor- und Rücksprünge; ihre Architektur ist mit Sorgfalt und mit künstlerischen Zielen behandelt. Das Pflanzen-Element ist in schönster Weise zur Mitwirkung herangezogen und, was nicht der geringste Umstand ist, es ist die Errichtung der Nachbarhäuser in der Parallel-Straße, der Uhland-Straße, in einer Weise erfolgt, daß sie mit dem Künstlerhause eine künstlerische Einheit bilden.

Zu diesen Elementen hat Albert Gessner außer den Verschiedenheiten, die im Persönlichen des künstlerischen Schaffens liegen, nichts Neues von Bedeutung hinzugefügt und doch ist sein Wirken von größtem Verdienst, denn ihm ist es vor allem zu danken, daß der Finger in diese offene Wunde der Großstadt gelegt wurde. Mit seinen Wohnhäusern, die er in verschiedenen Teilen Charlottenburgs errichtete, hat er in der verschiedensten Weise das Ziel wieder aufgenommen, das großstädtische Miethaus aus einem reinen „Geschäftsobjekt“ in ein Kunstobjekt zu verwandeln. Und nicht allein das; er beschränkt sich nicht auf das Wohnhaus als Individuum, wenn er diesem auch,

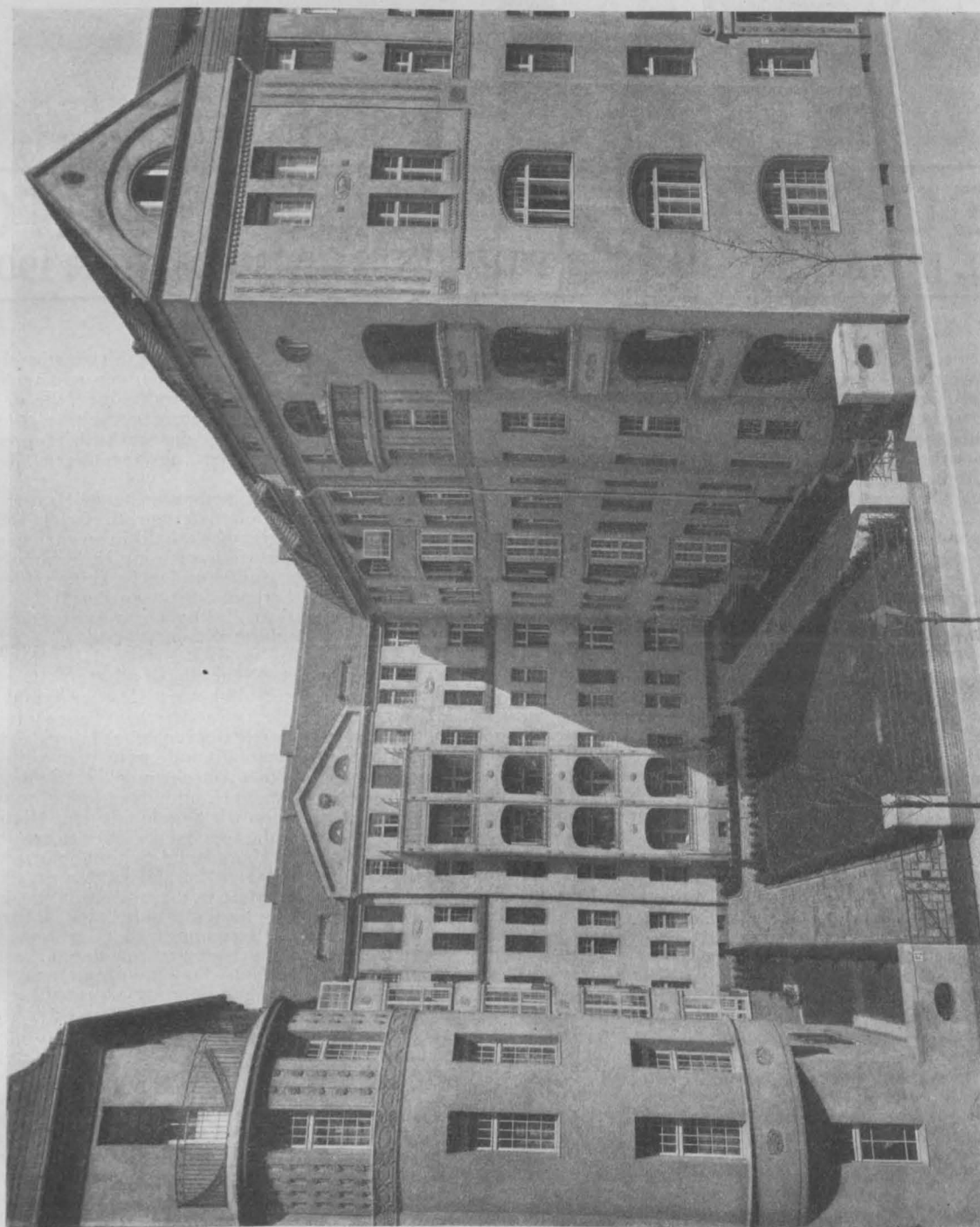
wie unsere Bildbeilage es zeigt, alle Sorgfalt künstlerischen Schaffens zuteil werden läßt, sondern er versucht auch mit schönstem Erfolg einer Reihe von Individuen, die sich an einer Straße aneinander schließen, gegenseitige künstlerische Beziehungen zu geben, die das Straßenbild veredeln und von seiner nichtssagenden, gesetzmäßigen Gleichförmigkeit befreien.

Mit den Mitteln einer sogenannten neuen Kunst? Ach nein! Durchaus auf dem Boden der künstlerischen Ueberlieferung und vielleicht gerade deshalb in so anziehender Weise. Was Gessner hier wiedererstrebt, ist in hunderten unserer alten Städte zu finden und es ist keine schlechte Kritik an unseren bisherigen trostlosen Zuständen, die Gessner mit Recht geradezu als Verwahrlosung bezeichnet, daß auf manche Kreise diese Wiederaufnahme einer alten, dem Deutschen im Blute liegenden Kunstübung wie vollkommene Neuerungen wirkt.

In einem kurzen Rückblick weist Gessner darauf hin, daß die Entstehung des Begriffes „Miethaus“ etwa mit dem wirtschaftlichen Aufschwung der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zusammenfällt und „wenn man weiß, daß mit diesem wirtschaftlichen Aufschwung ein Niedergang künstlerischer Lebensformen Hand in Hand ging, so ist es nicht zu verwundern, wenn wir gerade mit dem Miethaus heute, wo das künstlerische Gewissen wieder zu erwachen beginnt, alles Häßliche, Unlogische, Scheußliche verbinden, das irgendwie in unserer Zeit entstanden ist. Wenn wir ferner wissen, daß gerade in dieser Zeit der ganz ungeahnte Aufschwung unserer Großstädte sich vollzogen hat, dem in künstlerischer Beziehung weder der Staat, noch die städtischen Verwaltungen gewachsen waren... so ist es natürlich, daß das Miethaus, das Kind dieser neuen Zeit, welches ohne Anleitung, ohne Führung aufgewachsen ist, sich ungestaltet zeigt“. Dazu kommt, daß mit dem Miethausbau verbundene, nicht immer ganz einwandfreie gesellschaftliche Verhältnisse Veranlassung waren, „daß man unter dem Miethaus etwas ungemein Verwerfliches versteht“. Und dennoch ist das Miethaus in der Großstadt eine Notwendigkeit. Keine unbedingte, denn der Verfasser sagt selbst, offenbar im Hinblick auf London, das er aber nicht nennt, mit dessen Verhältnissen aber ein Vergleich in diesem Zusammenhang vielleicht nützlich gewesen wäre: „Wie weit es denkbar sein wird, durch die Weiterentwicklung aller Verkehrsmöglichkeiten die Großstädte so auszu dehnen, daß das Bauen in Stockwerken überflüssig wäre, braucht hier nicht untersucht zu werden, da selbst unter den hierfür günstigsten Bedingungen immer ein konzentrierter Stadtkern verbleiben wird, und da unabhängig vom Bodenwert es in absehbarer Zeit kaum möglich sein wird, das Wohnen in Eigenhäusern so billig anzubieten, wie es in der Miethausetage möglich ist“. Und doch hat London gezeigt, daß es möglich ist, daß der innere Stadtkern nur noch Geschäftsstadt ist; Berlin geht schnell einem ähnlichen Prozeß entgegen. Es wäre interessant gewesen zu untersuchen, weshalb z. B. in Paris diese Verhältnisse ganz anders geartet sind. Es hätten sich bei einem solchen Vergleich wohl Gesichtspunkte ergeben, welche die Arbeit Gessners hätten in wertvoller Weise ergänzen können. Vielleicht wäre es nützlich gewesen, unter Umständen und unter Berücksichtigung der statistischen Verhältnisse auch Wien

in den Kreis der Betrachtungen einzubeziehen. Ja selbst aus den Großstädten der nordamerikanischen Union hätten sich wohl Gesichtspunkte für interessante Vergleiche ergeben können. Gerade die Ähnlichkeit der Wohnheiten der angelsächsischen Rasse und die Ähnlichkeit der Städte-Entwicklung dort und in Berlin nach dem deutsch-französischen Kriege hätten für die Entwicklung von Groß-Berlin wertvolle Fingerzeige geben können. Vielleicht betrachtet der Verfasser diese Ausführungen als Anregungen für die Bearbeitung einer zweiten Auflage.

„deren Städte“. Rückhaltlos ist dem Verfasser auch zuzustimmen, wenn er den Bebauungsplan als den naturgemäßen Grundpfeiler aller späteren Schöpfungen betrachtet und wenn er fordert, daß nur die erfahrensten Architekten mit der Aufstellung solcher Bebauungspläne betraut werden sollten. Aber auch die Mängel der Bauordnungen „beengen immer die Phantasie des Künstlers, so gut gemeint sie in anderer Beziehung auch sein mögen“. Doch auch die Allgemeinheit klagt der Verfasser für viele Fehler an; die bekannten Forderungen des Durchschnittsmieters



Ehrenhof einer Wohnhausgruppe in Charlottenburg. Architekt: Paul Mebes in Zehlendorf bei Berlin.
Aus: Albert Gessner, *das deutsche Miethaus*. Verlag von F. Bruckmann, A.-G. in München.

Bei einem Vergleich des Miethauses mit dem Eigenhaus — man würde wohl besser sagen „Einfamilienhaus“ — kommt der Verfasser zu dem wohl nicht ganz zutreffenden Worte: „Mit dem Schlagwort der „individuellen Wohnung im Eigenhaus“ ist für die große Masse der Bevölkerung nicht viel anzufangen“. Es wird dem Verfasser doch nicht unbekannt sein, daß allerorten die vielfältigsten Bestrebungen wahrzunehmen sind, für fast jedes Einkommen ein Einfamilienhaus zu ermöglichen. Völlig Recht hat er aber, wenn er das Straßenbild unserer modernen Großstädte als ein trostloses bezeichnet und in erster Linie die Bebauungspläne anklagt „als eine der wichtigsten Ursachen des gänzlichen Versagens jedes künstlerischen Eindruckes unserer mo-

dennt er sehr zutreffend „ungeschultes Bedürfnis des Mieters“, dem gegenüber der Unternehmer, der seinerseits freilich leider in mancher Fessel — z. B. des Hypothekensystems — steckt, meist versagt. Dabei ist nicht zu leugnen, daß auch der „Architekt beim Miethausbau keine hervorragende Rolle spielt“. Wie das kommt, erörtert der Verfasser sehr eingehend und aufgrund einer reichen eigenen Erfahrung. Eine Besserung aller dieser Dinge zugunsten einer ästhetischen Kultur erhofft er, „wenn die materielle Bewegung überwunden ist und in eine Phase tritt, wo die geistigen und die künstlerischen Werte steigen“. Der Mieter muß das Gute verlangen. Die Interessen des Hausbesitzers, des Bauunternehmers, der Hypotheken-

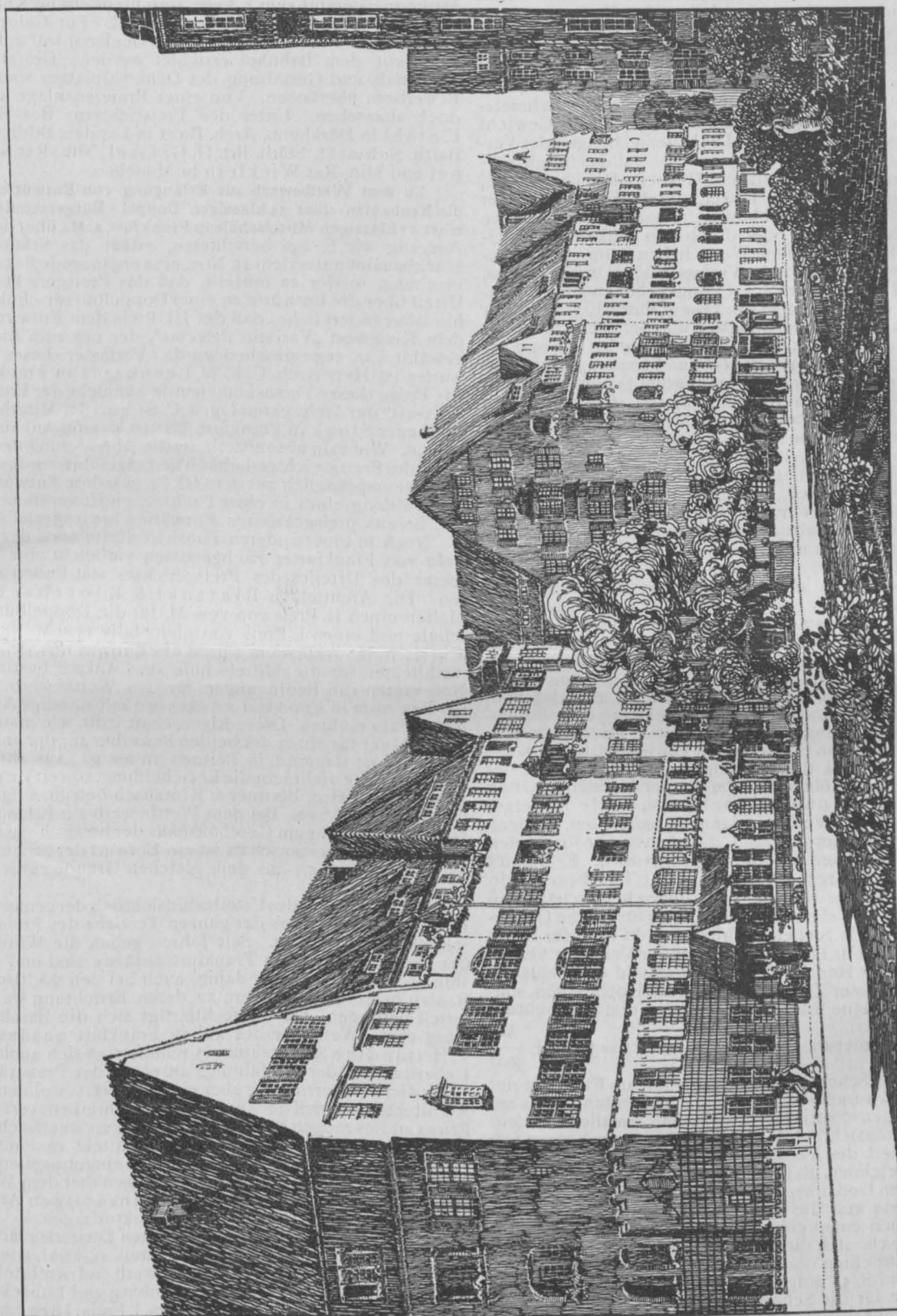
Banken usw. sind meist noch andere. Steigt aber die Geschmacksbildung des Volkes, dann werden auch die besten Künstler mehr als bisher zur Gestaltung des Miethauses der Großstädte herangezogen. Doch müßten die Künstler sich auch tatsächlich dem Miethausbau zuwenden und ihre Kräfte nicht an unfruchtbaren Monumental-Aufgaben zersplittern.

Für die Beschaffenheit des Miethauses gibt der Ver-

bei einer Neuauflage manches auszuscheiden sein, im ganzen aber ist das Werk namentlich für Berliner Verhältnisse eine vortreffliche, anregende und anspornende Darstellung eines Gebietes, dem der Deutsche mit seinem romantischen Gemüteseinschlag noch eine schöne Zukunft zu versprechen berechtigt ist. —

—H.—

Die Belastung der Baukonstruktionen durch Schnee. Versuche und Studien über das spezifische Gewicht von Schnee



Bildstudie für die Düsseldorfer-Straße in Wilmersdorf. Architekt: Albert Gessner in Charlottenburg.
Aus: Albert Gessner, das deutsche Miethaus. Verlag von F. Bruckmann, A.-G. in München.

fasser die wertvollsten Winke. An jeder Stelle seiner Ausführungen ist zu erkennen, daß das Miethaus sein eigenes Schaffensgebiet mit reichsten persönlichen Erfahrungen und reifster künstlerischer Wirksamkeit ist. Zum größten Teil ist das Wort auf das treffendste durch ein schönes Bild ergänzt; unsere Abbildungen geben Beispiele für die meist ausgezeichnete Art der Illustrierung. Wohl würde

und über Schneelasten. Von Dr.-Ing. Ludw. Schaller in Danzig. Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Pr. geh. 2,40 M. —

In den behördlichen Bestimmungen über die bei statischen Berechnungen von Bauwerken zugrunde zu legenden Belastungen ist für die Belastung durch Schnee, soweit Hochbau-Konstruktionen in Frage kommen, unterschiedlos, ohne Rücksicht auf den Charakter der Gegend, in wel-

cher das Bauwerk errichtet werden soll, die gleiche Belastung angenommen, die z. B. in Preußen auf 75 kg/qm (bei einigen Städten auf 125 kg/qm) festgesetzt ist. Für Brückenbauten bestehen feste Zahlen nicht, es ist bei Eisenbrücken jedoch vielfach üblich, 100 kg/qm anzunehmen. Veröffentlichungen von de Perrot über Schneelasten in Hochgebirgs-Ländern, bei welchen höchste Schneelasten mit 360–480 kg/qm ermittelt wurden, sowie der Umstand, daß tatsächlich bei großen Schneefällen im Hochlande Bauwerke durch Schneedruck zerstört werden, haben den Verfasser zu seinen Untersuchungen veranlaßt. Die Ermittlung der Belastung durch Schnee kann erfolgen durch unmittelbare Messung der Schneehöhen und Multiplikation dieses Wertes mit dem spezifischen Gewicht des Schnees oder durch Messung der durch den Schneefall erzeugten Schmelzwasserhöhen, wobei dann einfach das spezifische Gewicht des Wassers einzuführen ist. Die Untersuchungen des Verfassers erstrecken sich nun zunächst auf das durch Versuche zu ermittelnde spezifische Gewicht des Schnees, das, je nachdem der Schnee locker, durch Winddruck oder durch den Verkehr verdichtet ist, je nachdem der Schnee trocken oder naß, rein oder durch den Verkehr verunreinigt ist, sehr verschiedene Werte haben kann. Für lockeren, trockenen Schnee findet Verfasser dabei den Wert 0,12, der mit in Handbüchern a. a. O. angegebenen gut übereinstimmt; er kommt bei sehr trockenem, durch Eigengewicht und Lastwagen zusammengedrücktem Schnee auf 0,46, bei sehr nassem, reinem, unbelastetem Schnee bis 0,79 und bei sehr nassem, durch Eigengewicht und Lastwagen belastetem, mit Fremdkörpern verunreinigtem Schnee zu einem höchsten spezifischen Gewicht bis 1,31. In den meisten Fällen werden aber ausreichende Messungen von Schneehöhen nicht zu Gebote stehen. Verfasser hat sich daher der Aufgabe unterzogen, aus den für verschiedene Gegenden Deutschlands vorliegenden Beobachtungs-Materialien über die Schneehöhen, ausgedrückt in Schmelzwasserhöhe, die Größen der in die Berechnung einzuführenden Schneebelastungen abzuleiten. Er beschreitet dabei zwei Wege, indem er einmal von einer Einteilung in Schneezonen, in denen also etwa die gleichen höchsten Schneehöhen zu erwarten sind, ausgeht, das andere Mal die Schneebelastung als eine Funktion der Lage des betreffenden Ortes über dem Meere darstellt. Nach den zur Verfügung stehenden Beobachtungen findet er, daß sich die Niederschlagshöhen in der Tiefebene (bis 200 m Meereshöhe) zu derjenigen im Flachlande (200–500 m) und im Hochland (500–2000 m) wie 1 : 1,5 : 4,5 verhalten und daß man also für diese Gebiete die in die Berechnung einzuführenden Schneebelastungen in dieser Weise abstufen müsse. Das entspricht dann Schneelasten von 60–95, 85–107, 270 bis 360 kg/qm. Aus den zahlreichen Beobachtungen der höchsten Schneehöhen, welche an verschiedenen Orten Deutschlands in ununterbrochenem Falle niedergegangen sind, stellt Verfasser dann für 349 Stellen, die nach der Meereshöhe geordnet sind, die höchsten beobachteten Schmelzwasserhöhen tabellarisch zusammen. Er kommt danach zu dem Ergebnisse, daß in der Tiefebene nur in seltenen Fällen das Maß von 75 mm überschritten ist, sodaß die jetzt gültige Belastungszahl 75 kg/qm für solche Gegenden ausreichende Sicherheit bietet, nicht aber für höher gelegene Orte. Für Flachland kommt der Verfasser bereits zu 120 kg/qm, für Hochland zu 340 kg/qm und empfiehlt die Anwendung dieser Zahlen nicht nur für Hochbauten, sondern auch für reine Brückenbauten. Aus den Beobachtungen leitet er ferner die empirische Formel $p = 70 \left(1 + \frac{h}{500} \right)$

ab, worin die Schneebelastung p als lineare Funktion der Meereshöhe h ausgedrückt ist, deren Anwendung er als am besten „geeignet“ (!) bezeichnet, „um allen Zweifeln in der Praxis hinsichtlich der Schneebelastung zu begegnen“.

Die Arbeit des Verfassers ist als eine sehr verdienstvolle zu bezeichnen. Es ist zweifellos, daß den Vorschlägen ein gesunder Gedanke zugrunde liegt, wobei natürlich die Frage, wie weit die vorgeschlagenen absoluten Werte den Tatsachen entsprechen, noch eingehender Nachprüfung bedarf, ehe sich diese Untersuchungen zu neuen Vorschriften verdichten dürfen. Widersprochen werden muß aber dem auf S. 53 aufgestellten Grundsatz, daß die größeren Werte für die Schneebelastung auch auszudehnen seien auf Brückenbauten. Verfasser setzt sich damit auch eigentlich in Widerspruch mit seiner eigenen Darstellung der großen Schneefälle, die stets zu bedeutenden Verkehrsstörungen führten und zu seinen eigenen Ausführungen in der Einleitung S. 2, wo er ausführt, daß bei hohen Schneebelastungen von einem eigentlichen Verkehr nicht mehr die Rede sein könne, sodaß also eine zusätzliche Verkehrsbelastung nicht mehr in Frage komme. Da selbst die vom Verfasser ermittelte höchste Schneelast sich unter der üb-

lichen gleichmäßigen Verkehrslast von 400 kg/qm hält, kommt also für die Brückenbauten nicht der höchste Wert der Schneebelastung, sondern nur derjenige in Betracht, bei welchem ein Verkehr noch möglich ist. Diese Grenze wäre noch festzulegen. —

Fr. E.

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Kriegerdenkmal in Bad Dürkheim in der Pfalz wird vom Bürgermeisteramt zum 1. Febr. 1910 für deutsche Künstler erlassen. Ausführungssumme 19000 M. Für Geldpreise stehen 1400 M. zur Verfügung. Das Denkmal soll auf dem Platz vor dem Bahnhof errichtet werden; Gestalt des Denkmals und Gestaltung des Denkmalplatzes sind den Bewerbern überlassen. Von einer Brunnenanlage ist jedoch abzusehen. Unter den Preisrichtern: Bez.-Bmstr. F. Stahl in Dürkheim, Arch. Bart in Landau, Bildh. Prof. Balth. Schmitt, Städt. Brt. H. Grässel, Min.-Rat Stempel und Min.-Rat Wicklein in München. —

Zu dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Neubauten einer 34klassigen Doppel-Bürgerschule und einer 17klassigen Mittelschule in Frankfurt a. M., über dessen Ausgang wir S. 636 berichteten, erläßt das Städtische Hochbauamt unter dem 15. Nov. eine ergänzende Bekanntmachung, in der es mitteilt, daß das Preisgericht sein Urteil über die Entwürfe zu einer Doppelbürgerschule dahin abgeändert habe, daß der III. Preis dem Entwurf mit dem Kennwort „Variatio delectat“, der nur zum Ankauf gewählt war, zugesprochen wurde. Verfasser dieses Entwurfes ist Herr Arch. C. F. W. Leonhardt in Frankfurt. Als Folge dieser Vorrückung wurde nunmehr der Entwurf „Favorit“ der Architekten Gg. & C. Schmidt, Mitarbeiter Bildhauer Stock in Frankfurt, für 500 M. zum Ankauf bestimmt. Wie man uns mitteilt, ist die Abänderung des Urteiles des Preisgerichtes dadurch herbeigeführt worden, daß sich der ursprünglich mit dem III. Pr. gekrönte Entwurf als Nachbildung eines in einer Fachzeitschrift veröffentlichten, bereits preisgekrönten Entwurfes herausgestellt hat.

Noch in einer anderen Hinsicht dürfte nach der Ansicht von Frankfurter Fachgenossen vielleicht eine Korrektur des Urteiles des Preisgerichtes stattfinden müssen. Die Architekten Blattner & Klotzbach erhielten einen II. Preis von 1500 M. für die Doppelbürgerschule und einen I. Preis von gleichfalls 1500 M. für die Mittelschule. Außerdem wurde ein Entwurf der gleichen Architekten für die Mittelschule zum Ankauf bestimmt. Nun sagten die Bedingungen für den Wettbewerb, daß die Bewerber in Frankfurt ansässige selbständige Architekten sein müßten. Diese Eigenschaft trifft, wie man uns mitteilt, nur für einen der beiden Bewerber zu; der andere Bewerber ist dauernd in Barmen ansässig. Aus diesem Grunde dürfte vielleicht die Entscheidung, soweit sie die 3 Entwürfe der Hrn. Blattner & Klotzbach betrifft, aufgehoben werden müssen. Bei dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Geschäftshaus der hessisch-nassauischen Berufsgenossenschaft ist ein Entwurf der genannten beiden Architekten aus dem gleichen Grunde zurückgewiesen worden.

Die Aufhebung des Urteiles hinsichtlich der genannten Entwürfe läßt sich aus der ganzen Tendenz des Preisausschreibens begründen. Seit Jahren gehen die Wünsche der Architekten, die in Frankfurt ansässig sind und dort ihre Steuern entrichten, dahin, auch bei den städtischen Bauten beteiligt zu werden, zu deren Errichtung sie materiell beitragen. Daraus rechtfertigt sich die Beschränkung eines Wettbewerbes auf in Frankfurt ansässige selbständige Architekten, es rechtfertigt sich auch die Uebertragung der Ausführung an einen der Preisträger. Trifft diese Uebertragung aber einen auswärts wohnenden Architekten, so wird der Zweck des Ausschreibens verfehlt. Etwas anders mögen die Verhältnisse liegen, wenn sich der einheimische und der auswärtige Architekt zu einer in Frankfurt ansässigen, handelsgerichtliche eingetragenen Firma vereinigt haben. Dann entsteht gegenüber dem Wortlaut des Preisausschreibens, das von ansässigen Architekten spricht, eine der berühmten Doktorfragen. —

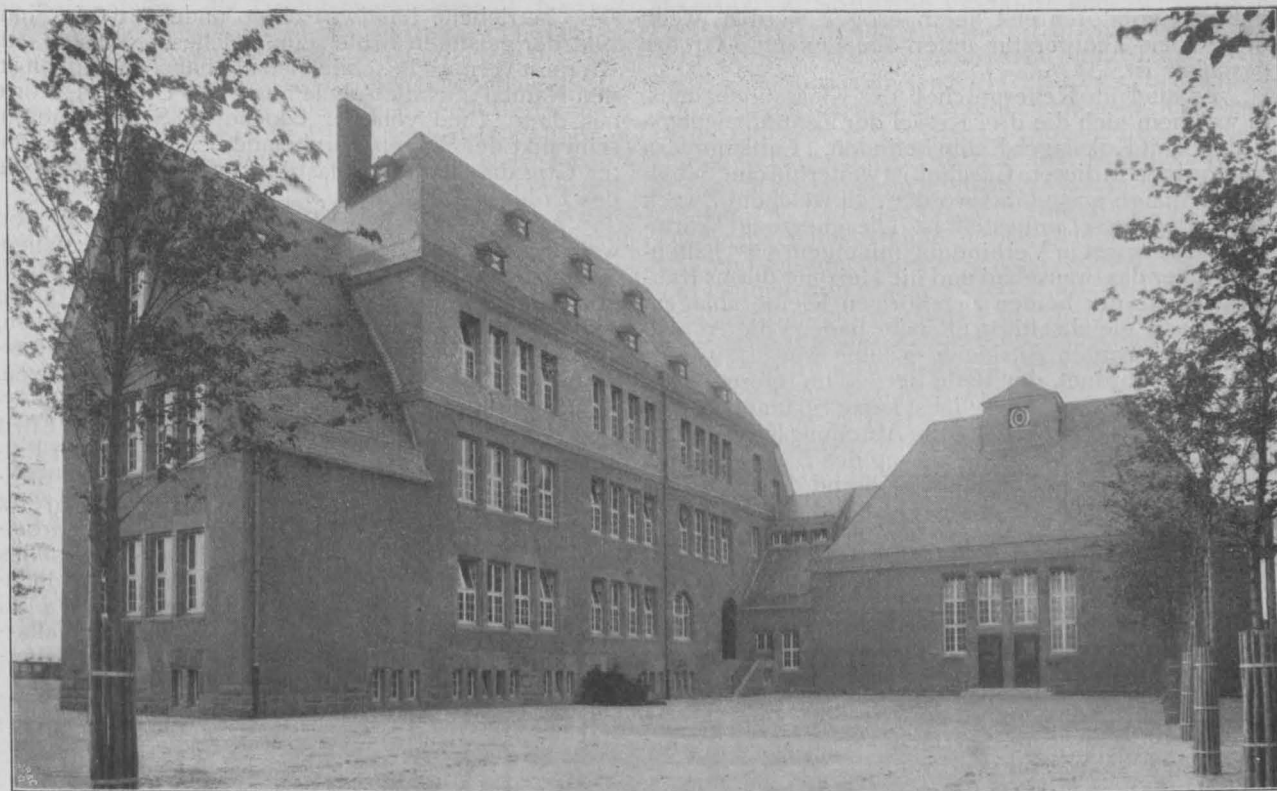
In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine evangelische Kirche in Neumünster waren, obwohl, wie wir bereits S. 396 mitteilten, der Wettbewerb auf Architekten in oder aus Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck beschränkt war, 126 Arbeiten eingelaufen. I. Preis: Jürgensen & Bachmann in Charlottenburg; II. Preis: M. Schlichting in Flensburg; III. Preis: Bohmhoff in Hamburg. Ein Entwurf von Hoff & Leidig in Kiel wurde zum Ankauf empfohlen. —

Inhalt: Literatur. — Wettbewerbe.

Hierzu eine Bildbeilage: Das deutsche Miethaus. Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



CHILLERSCHULE MIT REKTORWOHN-
 HAUS IN FECHENHEIM AM MAIN. *
 ARCHITEKT: FRANZ THYRIOT IN
 FRANKFURT AM MAIN. * HAUPTAN-
 SICHT AN DER BODENSEE-STRASSE.
 * * * * *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
 * XLIII. JAHRGANG 1909. * NO. 95. *



Ansicht des Querflügels (Klassen) mit Turn- und Festhalle am Turnhof.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. NO. 95. BERLIN, 27. NOVEMBER 1909.

Schillerschule mit Rektor-Wohnhaus in Fechenheim a. M.

Architekt: Franz Thyriot in Frankfurt a. M.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 652 und 653.



Der Entwurf zu dem hier dargestellten Schulgebäude ist aus einem engeren Wettbewerb hervorgegangen, welcher für Fechenheim und einige besonders aufgeförderte, meist Frankfurter Architekten, offen war. In diesem wurde dem Architekten Franz Thyriot in Frankfurt a. M. der I. Preis erteilt und ihm durch Beschluß der Gemeinde-Vertretung auch die Entwurfs-Bearbeitung und die Bau-Oberleitung übertragen.

Das über einem Kellergeschoß dreigeschossige Gebäude, mit seiner Hauptansicht an der Bodensee-Strasse gelegen, dient als evangelische Volksschule für Knaben und Mädchen. Eine räumliche Trennung der Kinder nach dem Geschlecht war bei der Planbearbeitung nicht vorzunehmen, da Knaben und Mädchen teilweise gemeinsam unterrichtet werden. Die Klassen sind für 60, 50 und 40 Schüler bzw. Schülerinnen bestimmt, sodaß die Anstalt in 20 Klassen insgesamt 1050 Kinder aufnehmen kann. Außer den Klassenräumen sind in den 3 Hauptgeschossen noch vorhanden 1 Rektorzimmer, 1 Lehrerzimmer, 1 Schuldienierzimmer und 2 Räume für Lehrmittel.

Nach Osten hin gliedert sich die Turn- und Festhalle mit ihren Nebengelassen: Kleiderablage und Geräteräumen sowie der über letzteren gelegenen Galerie, dem Hauptgebäude an, während am westlichen Ende des Hauptflügels das Rektorwohnhaus, in dessen

Dachgeschoß die Schuldieners-Wohnung untergebracht ist, sich erhebt.

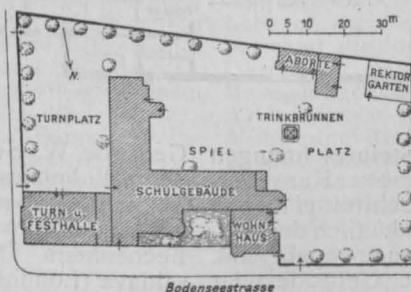
Das Abortgebäude für Knaben und Mädchen, äußerlich zu einer Gruppe vereinigt, befindet sich an der rückwärtigen Grundstücksgrenze auf dem von den beiden Klassenflügeln eingeschlossenen Spielhof. Außer letzterem ist noch ein geräumiger Turnhof vorhanden, welcher von dem Querflügel des Klassengebäudes und der Turn- und Festhalle umschlossen wird.

Der für den Schüler in den Klassenräumen vorhandene Flächeninhalt beträgt mindestens 0,9 qm in den Unterklassen, 0,96 qm in den Mittelklassen und 1,05 qm

in den Oberklassen. An Luftraum ergeben sich bei 4m Lichthöhe der Stockwerke in den Unterklassen 3,6 cbm, in den Mittelklassen 3,84 cbm, in den Oberklassen 4,2 cbm auf den Kopf. Diese Maße sind sehr reichliche, da es sich um eine in freier ländlicher Lage erbaute Anstalt handelt und auch bei späterer Bebauung der Umgebung eine Beeinträchtigung der Licht- und Luftzufuhr zu den nach dem Spielhof bzw. dem Turnhof gerichteten Klassen-Zim-

mern nicht eintreten kann. Die lichte Fensterfläche der Klassenzimmer beträgt überall reichlich $\frac{1}{5}$ der Raumgrundfläche. Der 2290 qm große Spielhof ergibt für den Schüler 2,16 qm.

Das Klassengebäude wird durch eine Niederdruck-Dampfheizung erwärmt, mit welcher die Lüftung in der Weise verbunden ist, daß letztere bis zu $\pm 0^\circ \text{C}$. Außen-Temperatur gleichzeitig die Erwärmung der Räume bewirkt, während die in die letzteren einge-



bauten Radiatoren erst herangezogen werden, wenn die Außen-Temperatur unter obengenannte Grenze gesunken ist.

Es sind im Kellergeschoß des Klassengebäudes, in welchem sich die drei Kessel der Zentralheizungs-Anlage mit Kokslager-Raum befinden, 2 Luftkammern angeordnet. In diesem Geschoß ist weiterhin eine Schulbade-Anlage ausgeführt worden, zu welchem Zweck ein vierter Kessel aufgestellt ist. Dieser erzeugt Warmwasser, versorgt in Verbindung mit einem 5 cbm haltenden Boiler das Brausebad und die Heizung dieses Raumes, sowie der beiden zugehörigen Kleiderablagen. Es können gleichzeitig 50 Kinder baden; die Anlage zweier getrennter Auskleide-Räume wurde zu dem Zweck angeordnet, den Bade-Betrieb im Interesse des Unterrichtes auf eine möglichst kurze Spanne Zeit zusammenzudrängen. Eine zweite Abteilung Kinder kann nach voraufgegangener Reinigung des Bade-Raumes diesen ausgekleidet betreten, während die erste Abteilung noch mit Wiederankleiden beschäftigt ist. Das Kellergeschoß hat auch eine Schul-Küche mit Nebenräumen für Kleiderablagen und Vorräte. Sie dient dem hauswirtschaftlichen Unterricht von jeweils 36 Mädchen.

Hauptgebäude und Wohnhaus sind mit einer elektrischen Lichtanlage versehen worden, welche vom Gemeinde-Elektrizitäts-Werk gespeist wird.

Die Gebäude sind, abgesehen von den Decken des Obergeschosses und den Dachstühlen, massiv in Mauerwerk und Eisenbeton erstellt. Das beschieferte Fachwerk des zweiten Obergeschosses des Hauptgebäudes ist hintermauert. Die Treppen und Podeste des letzteren sind mit Granit-Platten belegt, während die Gänge Fliesenboden zeigen. Die Fußböden der Unterrichts- und übrigen Räume des Klassengebäudes haben einen Belag aus ausgesuchtem amerikanischen Kiefernholz erhalten, welches mit staubbindendem Oel behandelt ist.

Die Wände der Räume sind 1,2 m hoch (in der Turn- und Festhalle 1,8 m) mit Paneel verkleidet, während die der Flure einen 1,5 m hohen Zementputzsockel zwischen Holzleisten erhalten haben.

In jedem Geschoß ist ein Trinkbrunnen angeordnet, ein weiterer größerer befindet sich im Spielhof. Der Spielhof ist ebenso wie der Turnhof ringsum mit Ulmen bepflanzt. Jedes Klassenzimmer, abgesehen von denen für den jüngsten Jahrgang, zeigt an der Decke eine Windrose zur Orientierung und an der einen Längswand ein Quadrat-Dezimeter geteilt, zur Erziehung der Kinder zum Augenmaß. Einzelne Wandflächen der Klassenzimmer und Gänge sind mit Künstler-Steinzeichnungen geschmückt, welche einestils die Liebe zur Kunst herabzubilden, andererseits aber auch als Lehrmittel dienen sollen, da die Bilder, soweit möglich, inhaltlich dem Unterrichtsstoff der betreffenden Klassen angepaßt sind.

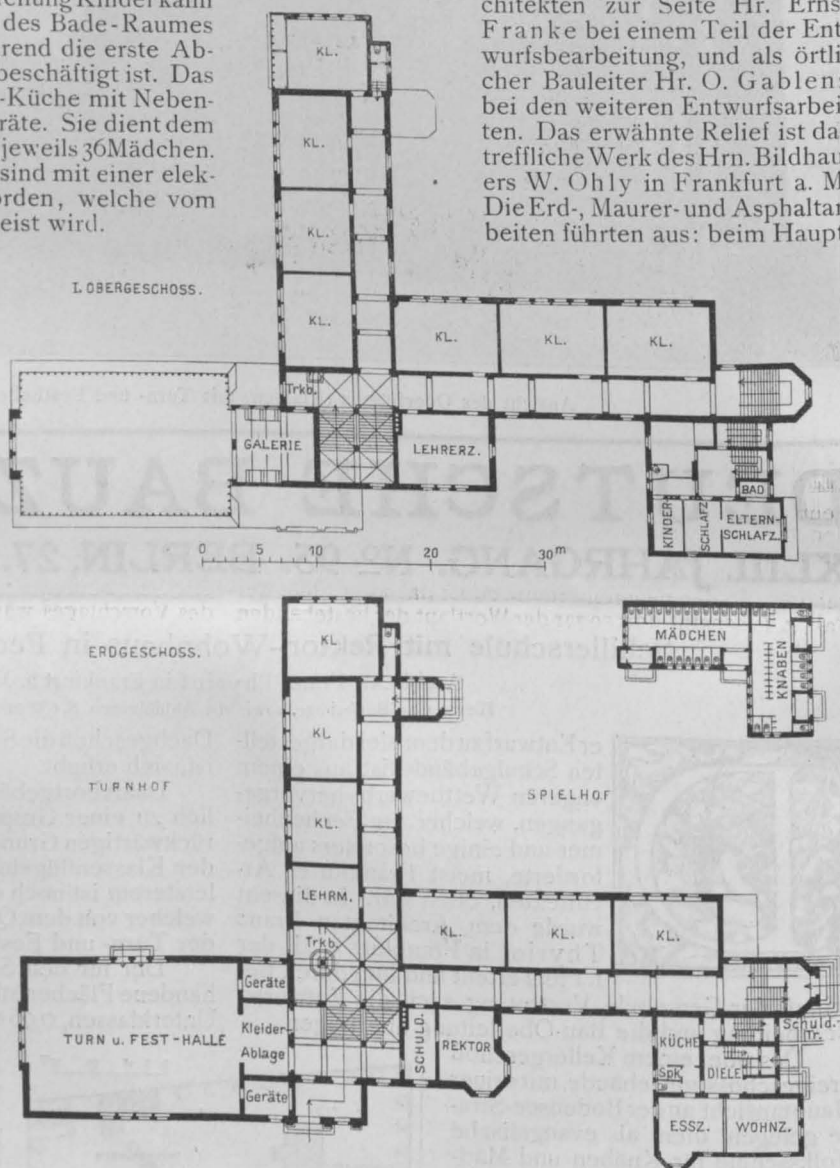
Die Architektur des Äußeren der Gebäude zeigt heimische, schlichte Formen bei freier Auffassung der Einzelheiten. Der Sockel und die Architekturteile der Eingänge, sowie einzelne Fenster-Umrahmenungen sind in hessischer Basaltlava, die der oberen Stockwerke in rotem Mainsandstein erstellt. Die Dachflächen sind mit rheinischem Schiefer nach deutscher Art eingedeckt.

Als bildnerischer Schmuck des Haupteinganges ist ein Relief in Stein gehauen, einen heimkehrenden Erntewagen darstellend. Dieses Motiv soll einerseits Bezug nehmen auf die in Fechenheim in großem Um-

fang betriebene Landwirtschaft, andererseits ein Sinnbild der geistigen Ernte sein, welche die Anstalt den Kindern vermittelt, schließlich aber auch anklingen an den Namen „Schillerschule“ und des Dichters Worte aus dem „Lied von der Glocke“: „Schwer herein schwankt der Wagen, kornbeladen . . .“. — Ein getönter Gipsabguß dieser Plastik schmückt die Vorhalle des Erdgeschosses.

Als reine Baukosten ergaben sich 327 500 M., von welchen auf das Schulgebäude 228 220 M. entfallen. Bei 13 700 cbm umbauten Raumes sind für das cbm 16,65 M. ermittelt. Es ist hierbei zu berücksichtigen, daß alle Arbeiten in engerem Kreise zur Ausführung kamen, um das heimische Baugewerbe, das gerade in den letzten Jahren hierschwer zu kämpfen hatte, zu unterstützen.

Als Mitarbeiter standen dem bauoberleitenden Architekten zur Seite Hr. Ernst Franke bei einem Teil der Entwurfsbearbeitung, und als örtlicher Bauleiter Hr. O. Gablenz bei den weiteren Entwurfsarbeiten. Das erwähnte Relief ist das treffliche Werk des Hrn. Bildhauers W. Ohly in Frankfurt a. M. Die Erd-, Maurer- und Asphaltarbeiten führten aus: beim Haupt-



Gebäude W. Schmidt-Diehler & Co., Frankfurt, beim Wohnhause G. K. Müller, beim Abortgebäude M. Schack, bei den Einfriedigungen die beiden letztgenannten Firmen sowie F. W. Berg, sämtlich in Fechenheim. Die Steinmetzarbeiten in hessischer Basaltlava (Londorf bei Gießen) für alle Gebäudeteile waren A. Ph. Puths Erben übertragen; den gleichen Baustoff für die Einfriedigungen sowie den roten Miltenberger Mainsandstein der Architekturteile der oberen Geschosse wie auch den Belag aus sächsischem Granit für die Treppen und deren Podeste lieferte H. Schäfer, beide in Fechenheim. Die Eisenbetonarbeiten führten Buchheim & Heister in Frankfurt aus. Es fertigten ferner: die Zimmerarbeiten beim Hauptgebäude und der Turn- und Festhalle A. Craß Söhne, in geringerem Umfang auch A. Schmidt, beim Wohn-

hause und dem Abortgebäude J. Kühn, die Spengler-Arbeiten K. K. Bauscher und E. Schmidt, sämtlich in Fechenheim, die Dachdeckerarbeiten R. Nessel in Offenbach. Die Blitzschutzanlage besorgten Hinkel & Sohn in Frankfurt. Die Außenputzarbeiten hatten die Maurermeister der betreffenden Bauteile übernommen. Die Lieferung der Fenster und deren Verglasung, der Schreinerarbeiten an Türen, Paneelen, Fußböden usw. war der Firma Ph. Craß anvertraut, welche ihrerseits wieder die Firmen A. Craß Söhne, F. W. Eschmann, Rader & Gruber, G. Ph. Böff, H. Reinhardt und A. Schmidt, sämtlich in Fechenheim, mit Teilaufträgen heranzog. Die Grobschlosserarbeiten waren A. Alt und F. Kitzinger anvertraut, dem letzteren sowie F. Kappes und A. Thielemann, alle in Fechenheim, waren die Schlosser- und Beschlagarbeiten übertragen, während Kunstschlosser Franz Brechenmacher in Frankfurt die reicheren Treppengeländer und Gitter sowie das Zifferblatt der Uhr schmiedete. Die inneren Verputzarbeiten an Gewölbeputz, Drahtputz sowie gewöhnlichem Wand- und Deckenputz fertigten L. Grüder, G. m. b. H., in Frankfurt sowie Ph. Kreß und Fr. Kuhn in Fechenheim, während der Zementwandputz den Maurermeistern der betreffenden Bauteile zufiel. Ph. K. Meyer, J. Hallstein, E. Craß, Ph. Kreß, Fr. Kuhn und K. Eckhardt lieferten die Maler- und Anstreicherarbeiten, wobei den drei erstgenannten Firmen die schwierigeren Ausführungen zugeteilt wurden. Die Linoleumverlegung und die Tapezierarbeiten besorgte K. Eckhardt. Die Entwässerungsanlage hatte G. K. Müller, die Bewässerungsanlage H. Kaisand übernommen. Das Eisenwerk Kaiserslautern richtete die Niederdruck-Dampfheizung und die

Lüftungsanlage ein, H. Amend in Hanau die Schulbadanlage nebst Warmwasserheizung dort, während L. Marburg & Söhne in Frankfurt und A. Stock in Offenbach Herde und Öfen lieferten. Den Fliesenbelag in Hauptgebäude und Wohnhaus sowie die Torfitanlage der Schüleraborte führten Kurt & Böttger in Frankfurt aus, die Eisenbeton- und Zementarbeiten der Schulbaderäume führte W. Ermold in Offenbach, die Kanäle der Lüftungsanlage Rheinhold & Co. in Frankfurt aus. H. Hof in Fechenheim übernahm die elektrische Lichtanlage, W. Feldt & Co. in Frankfurt fertigte nach Zeichnungen des Architekten die Beleuchtungskörper, während von den Siemens-Schuckertwerken die Bogen- und Glühlampen usw. geliefert wurden. Die Anfertigung der Einrichtungsstücke an Schulmöbeln usw. war in erster Linie der Firma Ph. Craß, weiterhin auch F. W. Eschmann, beide in Fechenheim, sowie H. Jaquet Sohn, Frankfurt, übertragen. Die Turngeräte stammen von H. Helwig, die Schultafeln von J. A. Stein Nachfolger, beide in Frankfurt, während die Uhr mit Zeitsignalwerk von W. Kellermann, Fechenheim, aufgestellt wurde. Die Plasterarbeiten führte K. Kaiser, Hanau, die Hofbepflanzung und Gartenanlagen M. Becker, Fechenheim, aus. Als Steinbildhauer war tätig E. Warmuth, Frankfurt. Schließlich waren noch als Lieferanten des Wandschmuckes an Steinzeichnungen usw. die Firmen Breitkopf & Härtel, B. G. Teubner und R. Voigtländer, sämtlich in Leipzig, zu nennen.

Das Schulgebäude wurde nach noch nicht 1¹/₄ jähriger Bauzeit am 9. August d. J. in feierlicher Weise eingeweiht und in Benutzung genommen, während das Wohnhaus schon einige Wochen vorher seiner Bestimmung übergeben worden war.

Die Stellung der Techniker in den bayerischen Stadt-Verwaltungen.

Im Gegensatz zu Norddeutschland, wo die leitenden Techniker im allgemeinen als vollberechtigte Mitglieder den Magistraten angehören, ist diesen in Süddeutschland eine solche Stellung bisher nicht gewährt. In den 7 alten preußischen Provinzen wird der Stadtbaurat ausdrücklich als Mitglied des Magistrats in der Städteordnung von 1853 aufgeführt, er muß also dem Magistrat angehören. In den neueren Provinzen ist das zwar nicht der Fall, z. T. scheint dort sogar der Wortlaut der bestehenden Städteordnungen der Gleichberechtigung der leitenden Techniker mit den Leitern der Gesamt-Verwaltung im Wege zu stehen. Daß diese Hindernisse nur scheinbar sind, beweist das Vorgehen der rheinischen Städte mit Bürgermeister-Verfassung und neuerdings die gleiche Bewegung in Schleswig-Holstein. Nach der rheinischen Städteordnung von 1856 zählte der Stadtbaurat zu den subalternen Gemeindebeamten, er kann also als solcher nicht Beigeordneter sein. Man fand aber in der Einsicht von der Wichtigkeit des Technikers in der städtischen Verwaltung den Ausweg, höhere Techniker als Beigeordnete zu wählen und diesen sodann die Leitung des Bauwesens zu übertragen. Daß dieser Schritt für die rheinischen Städte von Vorteil war, beweist der Umstand, daß im Jahre 1907 von 21 Städten schon in 17 Städten 22 technische Beigeordnete vorhanden waren, während noch im Jahre 1901 von 19 Städten nur 7 Städte technische Beigeordnete hatten. Die kleineren Städte hatten im Jahre 1907 meist einen technischen Beigeordneten, die größeren je einen für Hochbau und für Tiefbau, die ganz großen hatten noch einen dritten technischen Beigeordneten für Maschinenbau, für das Gebiet der Versorgung der Stadt mit Wasser, Gas und Elektrizität.

In Schleswig-Holstein ist der gleiche Weg in einem Einzelfall beschritten und durch Beschluß des 3. Provinz-Verbandstages Schleswig-Holsteinischer Bürger-Vereine grundsätzlich einem solchen Vorgehen zugestimmt.

In Sachsen sind die leitenden Techniker in den größten Stadtgemeinden Ratsmitglieder. In Baden und Württemberg dagegen sind die Stadtbauräte lediglich Gemeindebeamte, sie haben nicht einmal in ihren eigenen Angelegenheiten Stimme in der leitenden Verwaltung.

In Bayern gilt das gleiche von den pfälzischen Städten. Für die Städte rechts des Rheines bestimmt dagegen Art. 71 der Bayer. Gemeinde-Ordnung vom 29. April 1869: „Nach Erfordernis können für das Bauwesen technische Bauräte, für Schul-Angelegenheiten, Forstwirtschaft, Gesundheitspflege und Medizinal-Polizei Sachverständige als Mitglieder des Magistrats mit voller Stimmberechtigung in Gegenständen ihres Wirkungskreises aufgestellt werden“. Der Regierungs-Entwurf für die Gemeinde-Ordnung sah über-

haupt nur technische Gemeinde-Beamte ohne die Eigenschaft von Magistrats-Mitgliedern vor, während der zur Beratung des Entwurfes von der Kammer eingesetzte Ausschuß dem Art. 71 folgende Fassung geben wollte: „Nach Erfordernis können für das Stadtbauwesen technische Bauräte, für Schul-Angelegenheiten Schulräte, für Gesundheitspflege und Medizinal-Polizei Medizinalräte als Mitglieder des Magistrats aufgestellt werden“. Bei Annahme des Vorschlages wäre also das erreicht gewesen, um was die technischen Gemeinde-Beamten Bayerns heute noch kämpfen. Statt dessen wurde bei der zweiten Lesung im Ausschuß der Bayer. Abgeordneten-Kammer jener Wortlaut aufgestellt und bei den weiteren Verhandlungen beibehalten, welchen der Art. 71 der Bayer. Gemeinde-Ordnung heute noch besitzt. Die unter die Bestimmung des Art. 71 fallenden Techniker sind demnach in ihrem Stimmrecht beschränkt, indem sie nur in rein technischen Fragen zur Entscheidung mitberufen sind, während die Bayer. Gemeinde-Ordnung in ihren übrigen Artikeln das Stimmrecht der rechtskundigen und der bürgerlichen Magistratsräte in keiner Weise einschränkt. Der Techniker steht also wegen seines Berufes stimmrechtlich nicht nur hinter den juristisch vorgebildeten Verwaltungs-Beamten, sondern auch hinter allen Berufen zurück, aus welchen bürgerliche Magistratsräte hervorgehen können.

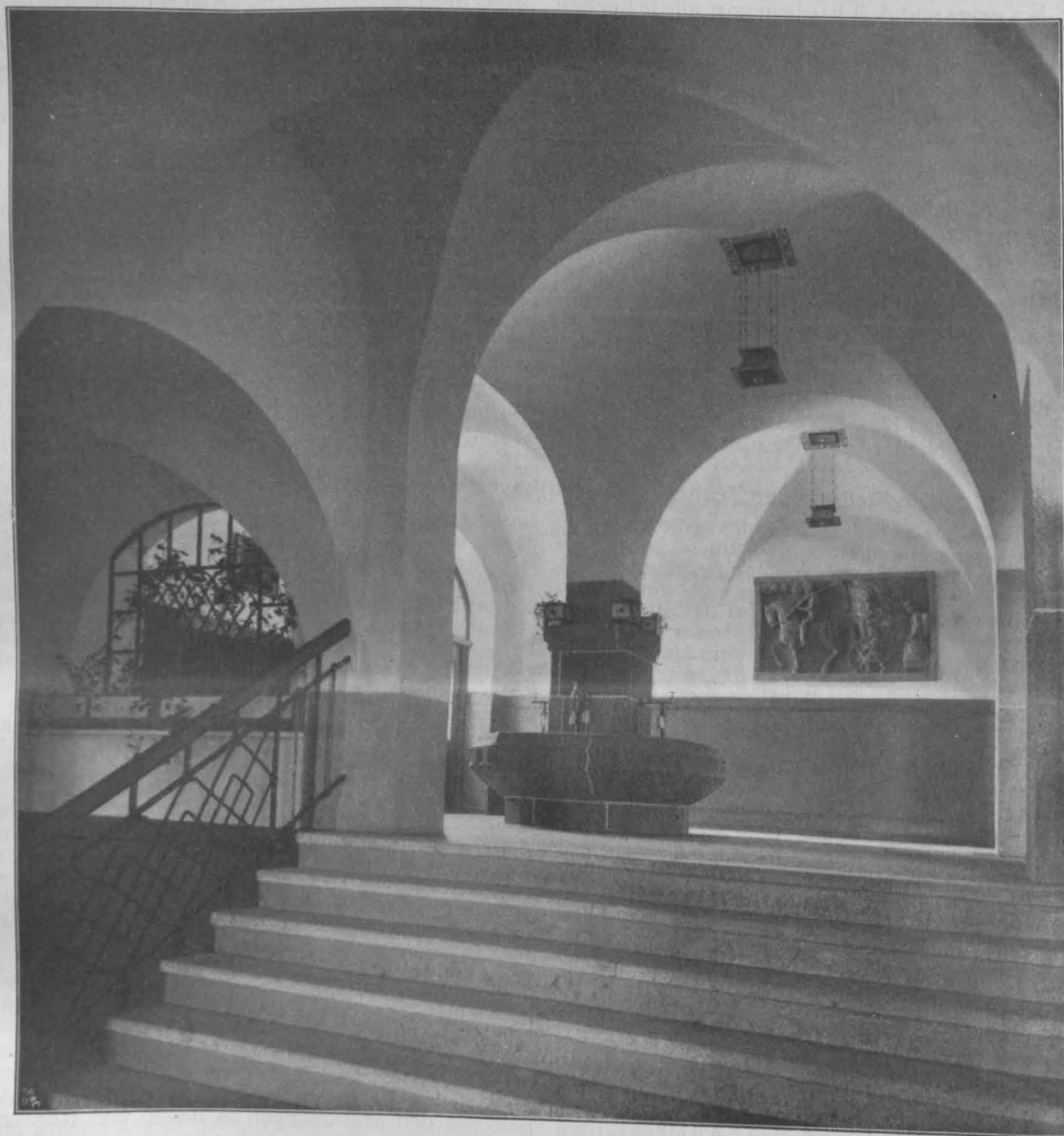
Überall regen sich jetzt die städtischen Techniker, wo ihnen durch gesetzliche Vorschriften eine solche Stellung zweiten Ranges zugewiesen ist. Wir haben wiederholt von den Bestrebungen in Baden und Württemberg berichtet, die dort leider bisher noch zu keinem Erfolg geführt haben. Jetzt macht sich auch in Bayern eine lebhaftere Bewegung geltend, die in einer Eingabe des „Bayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins“ an das Staats-Ministerium des Inneren vom August d. J. und in einer Eingabe der Abteilungs-Vorstände des Stadtbauamtes in München an den Magistrat und das Kollegium der Gemeinde-Bevollmächtigten vom Oktober d. J. zum Ausdruck kommt.

In der Eingabe des Arch.- und Ing.-Vereins wird zunächst auf die Entstehung der Bestimmungen des Art. 71 hingewiesen, die in eine Zeit fällt, wo die Technik in den Stadtverwaltungen noch nicht entfernt die heutige Bedeutung gewonnen hatte. So ist es vielleicht verständlich, daß man damals noch nicht zu der Erkenntnis kam, „daß die technischen Gemeinde-Beamten nur dann das Höchste leisten können, wenn sie eben durch ihre Eigenschaft als vollberechtigte Magistrats-Mitglieder den Zusammenhang ihrer Berufstätigkeit mit der Gesamtheit der städtischen Verwaltungs-Gebiete zu beurteilen befähigt werden“. Daß den Technikern diese vollberechtigte Stellung nicht ge-

währt wird, hat für die Gemeinde-Verwaltungen selbst die größten Nachteile. Die Eingabe führt hierzu aus:

„Obwohl die gewaltige Entwicklung der deutschen Städte auf dem von der Technik geschaffenen modernen Verkehrswesen beruht und ohne stete Tätigkeit der Technik nicht bestehen und fortschreiten könnte, obwohl also die weitesten Gebiete des gemeindlichen Lebens von der Technik abhängig sind, insbesondere die immer mehr zunehmenden wirtschaftlichen Betriebe der Städte fast durch- aus technischer Natur sind und obwohl die Schöpfer eines aus technischer Wissenschaft und Erfahrung entstandenen Werkes die von diesem ausgehenden und überall hinwirkenden Kräfte am besten beurteilen und lenken können, werden die Techniker von der Verwaltung und Leitung ihrer eigenen Werke ausgeschaltet und es wird ihnen ein

von dem eigentlichen Wesen technischer Fragen nicht unterrichtet sein können und deren bei den zugeteilten Technikern mühsam erholte Information bei dem ersten unerwarteten Widerspruch versagt. Die Rolle des Nachbeters in technischen Dingen, die den leitenden Verwaltungsbeamten hier zugemutet wird, beruht auf einer inneren Unwahrheit der Organisation und wird von solchen Verwaltungsbeamten, welche die Grenzen ihrer beruflichen Ausbildung anerkennen und es mit ihrer wahren Verantwortlichkeit ernst nehmen, vielfach als eine unwürdige empfunden. Andererseits wächst die Unlust des höher gebildeten Technikers an solchem Vorkauen, wenn schließlich die Öffentlichkeit für den schleppenden Gang des technischen Räderwerkes dennoch den Techniker verantwortlich macht. Dieses System hat die überall beklagte



Blick vom Haupteingang her in die Halle des Erdgeschosses.
Schillerschule mit Rektor-Wohnhaus in Fechenheim a. M. Architekt: Franz Thyriot in Frankfurt a. M.

genügender Einblick und Einfluß in alle Gebiete verwehrt, auf die sich die Wirkungen ihrer Werke verbreiten. Sie werden vielmehr stets vor neue Aufgaben rein technischer Art gestellt, bei welchen zwar ihr konstruktives Können bis zum weitgehendsten Maße ausgenützt wird, mit dem aber lange nicht die Mängel einer künstlich erzwungenen Einseitigkeit ausgeglichen werden. Die althergebrachten Verwaltungseinrichtungen halten die Techniker in untergeordneten Stellen und der leitende Verwaltungsbeamte benützt den Techniker lediglich als informatorische Quelle. Nach diesen überlieferten Einrichtungen gilt es als ein selbstverständliches Gewohnheitsrecht, daß in öffentlichen Körperschaften über weite Gegenstände der öffentlichen Verwaltung, die überwiegend technische Fragen umfassen, von Verwaltungsbeamten berichtet wird, welche ohne Vorbildung in mathematisch-naturwissenschaftlichen Fächern

Schwerfälligkeit unserer heutigen öffentlichen Verwaltung erzeugt, bei welcher im Zwange der äußeren Form, in endlosen Gutachten, in unsachgemäßer Bevormundung und in nutzlosen Reibungen sehr häufig die innere Triebkraft gelähmt und erstickt wird. Die technische Arbeit von heute ist mit den Leistungen der Technik bei Erlaß der Bayerischen Gemeindeordnung nicht mehr zu vergleichen. Ebenso wie im Jahre 1869 die Stellung der Techniker als eine subalterne empfunden wurde, wenn denselben ein Stimmrecht überhaupt nicht zuerkannt worden wäre, ebenso muß heute die Stellung der Techniker als eine subalterne bezeichnet werden, wenn sie in ihrem Stimmrecht gegenüber den übrigen Mitgliedern der magistratischen Kollegien beschränkt bleiben.“

Die Eingabe verbreitet sich dann über die heutige akademische Ausbildung des Technikers, die sie durch-

aus befähigt, vollberechtigt in die Gemeinde-Verwaltung einzutreten und bezieht sich auf die Verhältnisse in Nord-

Körperschaften überhaupt technisch-wirtschaftliche Unternehmen nicht bloß im öffentlichen Interesse zu re-



Ansicht des Hauptklassenflügels vom Spielhofe her mit Hofbrunnen.



Gesamtansicht von Westen her.

Schillerschule mit Rektor-Wohnhaus in Fechenheim a. M. Architekt: Franz Thyriot in Frankfurt a. M.

deutschland, wie wir sie oben dargestellt haben. Sie schließt mit den folgenden Ausführungen und Anträgen:

„Je mehr die Gemeindeverwaltungen und öffentlichen

geln suchen, sondern auch selbst betreiben, um so dringender ist die Notwendigkeit, die Verwaltung nicht mehr ausschließlich einem einzigen, durch alte Ueberlieferung

sozusagen privilegierten Stand anzuvértrauen, sondern den in gleichwertiger Vorbildung erzogenen Beamten auch grundsätzlich gleichwertige Befugnisse einzuräumen. Es kann in der heutigen Zeit keinem Widerspruch begegnen, wenn verlangt wird, daß in einem Verwaltungsgebiete technischer Art die Leitung dem Sachkundigen zukommen muß, weil die Form der Verwaltung nicht selbständig gegeben ist, sondern dem Wesen der Sache zu entsprechen hat.

Es mag aus lokalpolitischen oder anderen Verhältnissen nicht angängig erscheinen, in größeren Gemeinwesen allen technischen Räten die gleichen angestrebten Befugnisse einzuräumen, bei geeigneter Zusammenfassung der einzelnen Dienstesabteilungen wird jedoch kein Uebermaß technischer Räte in den Magistraten zu befürchten sein. Daneben können die einzelnen Unterabteilungen dadurch besser zur Geltung gebracht werden, daß ihren Vorstehern Vortragsrecht und Stimmberechtigung wenigstens in den Ausschüssen, Deputationen oder Kommissionen für die von ihnen ausgearbeiteten Vorlagen eingeräumt wird und sie zur vollen Vertretung der leitenden technischen Magistratsräte in Krankheits- und Urlaubsfällen berechtigt werden. Auch diese Befugnis ist in anderen Bundesstaaten den nachgeordneten technischen Beamten zum Teil bereits eingeräumt.

Der Bayerische Architekten- und Ingenieur-Verein stellt demnach an das Kgl. Staatsministerium des Inneren das Gesuch, es möge entweder durch Abänderung der Bayer. Gemeindeordnung für die Landesteile diesseits des Rheins vom 20. April 1869 oder durch anderweitige neue gesetzliche Bestimmungen mit der Wirksamkeit für ganz Bayern verfügt werden:

a) daß den technischen Mitgliedern der magistratischen Kollegien in Bayern rechts des Rheins ebenso den pfälzischen Stadtbauamts-Vorständen gleiches Stimmrecht und gleiche Befugnisse wie den übrigen Magistratsmitgliedern eingeräumt werden;

b) daß den nachgeordneten Baubeamten Vortrags- und Stimmberechtigung in den Ausschüssen, Deputationen oder Kommissionen verliehen und sie zur vollen Vertretung der technischen Mitglieder der magistratischen Kol-

Vereine.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Düsseldorf. In der Vers. am 5. Mai 1909 sprach nach Erledigung einer Reihe geschäftlicher Angelegenheiten und den Berichten verschiedener Ausschüsse Hr. Reg.-Bfhr. Wolff als Gast über Bauten in Wilhelmshaven. Er schilderte die Hafen-Verhältnisse und die großen Wasserbauten in und bei Wilhelmshaven und erläuterte an Hand von Karten die Anfänge, die Fortentwicklung und den Umfang der Bauarbeiten bis in die neueste Zeit hinein. Der Redner gab die Gründe an, welche die preußische Regierung in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts zur Wahl dieses Platzes zum Stützpunkt für die preußische Flotte veranlaßt haben, und wie die Verbesserung und Vergrößerung der Anlagen im Zusammenhang stand mit der Vergrößerung der Anzahl und der Eigengröße der Kriegsfahrzeuge. Die Anlagen würden auch aus ähnlichen Gründen künftighin immer noch vergrößert werden müssen und die neuesten Teile wären deshalb schon auf systematische Erweiterungen eingerichtet worden. Das nötige Areal für Vergrößerungen würde meist durch Eindeichungen, Anschüttungen und teilweise Trockenlegung von großen Flächen des Jadebusens gewonnen. Die Vergrößerungen der Fahrzeuge haben besonders auf die Abmessungen und Anlagen der Schleusen - Anlagen eingewirkt, denn in Wilhelmshaven sind Schleusenkammern wegen der großen Gezeiten - Unterschiede unentbehrlich. Der Redner erläuterte auch die baulichen Maßnahmen, mittels welcher der von der Flut landeinwärts in die Fahrinne gespülte Schlackboden (durch Zurückhaltung und geregelten Abfluß großer Flutwassermengen) wieder aus der Fahrinne in das Meer hinausgespült wird. Die Ausführungen über die neueren Bauarbeiten wurden auch durch Vorlage von Photographien unterstützt. An den mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag schloß sich eine sehr lebhafte Aussprache. —

Versammlung am 26. Mai 1909. Nach Verlesung einiger Dankschreiben von Behörden und Körperschaften für die Uebersendung der Denkschrift des Vereins zum Entwurf einer neuen Düsseldorfer Bauordnung werden vorwiegend Verbandsfragen behandelt. Hr. Görz berichtet eingehend über die Frage: „Wie kann die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungen gehoben werden?“ Redner kann sich damit nicht einverstanden erklären, daß die im Verbande eingeleitete Bewegung im wesentlichen auf eine Verbesserung der Ausbildung hinauslaufe, während der Verein und mit ihm andere Verbandsvereine eine mehraktive Politik des Verbandes durch

legen in Krankheits- und Urlaubsfällen zu berufen sind.“

Diesen Ausführungen und Anträgen schließt sich auch eine Eingabe des Vorstandes des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ an die Münchener Stadtverwaltung an, mit welcher der Verband die Anträge der Vorstände der Stadtbauämter in München unterstützt. Der Appell an die Gemeinde-Verwaltung schließt dort mit den Worten, welche der Oberbürgermeister von Borscht i. J. 1903 bei der Hauptversammlung des „Vereins Deutscher Ingenieure“ sprach:

„In fast allen wichtigen Fragen gemeindlicher Wohlfahrtspflege sind Sie (die Techniker) stets unsere zuverlässigsten Berater bei der Instruktion, unsere rechte Hand bei der Durchführung gewesen. Ich bin fest überzeugt, daß diese enge Bande sich künftighin noch inniger gestalten werden, wie denn überhaupt der Schwerpunkt der kommunalen Verwaltungstätigkeit, der zurzeit der Erlassung unserer Gemeinde - Ordnung auf der juristischen Seite lag, sich zweifellos immer mehr nach der technischen Seite hin verschiebt. Ohne meinen Berufsgenossen zu nahe treten zu wollen, glaube ich sagen zu dürfen, daß auch das scharfsinnigste juristische Magistratsmitglied, das für technische Fragen kein Verständnis besitzt und sich nicht ein gewisses Maß von technischen Kenntnissen anzueignen vermag, seiner Stellung nicht gewachsen ist, daß es für eine Stadt immerhin noch als das geringere Uebel erscheint, tüchtige Techniker und schlechte Juristen, als unfähige Techniker und lebendige Gesetzes - Kommentare ohne praktischen Blick als Berater zu haben, und daß sicherlich noch der Zeitpunkt kommen wird, in dem ein Techniker ebensogut wie ein Rechtskundiger im Deutschen Reiche an die Spitze einer großen technischen Verwaltung gesetzt werden kann.“

Der Zeitpunkt ist unseres Erachtens bereits gekommen und die Techniker werden und dürfen nicht ruhen, bis sie das Ziel voller Gleichberechtigung mit den Verwaltungs-Beamten erreicht haben. —

kräftige Agitation in der Presse und Aufklärung einflußreicher Persönlichkeiten gewünscht hätten.

Den Beschluß der Versammlung bildeten Verhandlungen über die Frage der Errichtung einer Bismarcksäule bei Düsseldorf. Da bezüglich der Platzfrage noch Unklarheit herrscht, soll darüber in besonderer Sitzung noch eingehender beraten werden. —

Die Versammlung am 9. Juni 1909 beschäftigte sich dann ausschließlich mit dieser Frage. Als Bericht-erstatte sprach Hr. Gartenarch. Hoemann für einen Platz an der „Schönen Aussicht“ auf dem Grafenberg, Hr. Reg.-Bmstr. Karl Zaiser dagegen für einen Standort am Ufer des Rheinstromes. Nach sehr eingehender Aussprache findet sich eine Mehrheit für die Aufstellung der Feuersäule auf dem Grafenberg. Der Vorstand wird beauftragt, ein entsprechendes Gutachten aufzustellen und dem „Verein für die Errichtung und Unterhaltung“ einer solchen Säule zu übersenden. —

Versammlung am 20. Oktober 1909. Der Vorsitzende, Hr. Brt. Musset, eröffnet die 1. Sitzung des Winter-Semesters durch eine Begrüßung der Anwesenden und Worte des Nachrufes für den verstorbenen Stadtr. Tharandt. Nach Vorlage verschiedener Eingänge knüpft sich an eine Einladung des Rheinischen Vereins zur Förderung des Arbeiter - Wohnwesens eine kleine Aussprache, in der Hr. Reg.- und Brt. Wever empfiehlt, den Räumen in Arbeiterhäusern größeren Flächeninhalt zu geben und lieber die Zimmerhöhe auf 2,5 m herabzusetzen, während Hr. Reg.-Bmstr. Zaiser darauf hinweist, daß dem Spar- und Bauverein eine Höhe unter 3 m nicht erwünscht scheine. Hr. Brt. Musset berichtet sodann über die Abgeordneten-Versammlung des Verbandes. Hr. Arch. Fuchs besprach darauf einen Fall aus seiner Praxis, nach dem in magnesithaltigen fugenlosen Fußböden verlegte Gasrohre durch Salzsäure vollständig zerstört worden seien. Diese üble Erfahrung wurde von mehreren anderen Mitgliedern bestätigt und es wurde bei Verwendung der zahlreichen angebotenen Steinholz-Präparate Vorsicht angeraten. —

Literatur.

Die Freilichtbühne. Betrachtungen über das Problem des Volkstheaters unter freiem Himmel. Von Ernst Wachler. Fritz Eckardt Verlag. Leipzig. 1909. Pr. 1 M. —

Der Verfasser ist der Meinung und man kann ihm beistimmen, daß das deutsche Theater der Gegenwart, ja er ist geneigt zu sagen, das undeutsche, alles andere, nur kein Heiligtum des Volkes sei. Er wünscht gegenüber dem Umstand, daß an jedem Abend in tausend Theatern gespielt

werde, das, was Richard Wagner wollte: „Wir müssen durchaus auf die Seltenheit und Feierlichkeit der Aufführungen, auf ihr festliches Gepräge, auf einen nationalen und streng künstlerischen Spielplan bestehen“. An die Stelle der Prunktheater der kleineren Städte in der Provinz wünscht er, wo die Landschaft es gestattet, unter Anlehnung an bedeutsame, schön gelegene Stätten, an althergebrachte Bräuche und Festlichkeiten Volksbühnen unter freiem Himmel. „Wenn unsere großen Landschaften Rheinland, Schwaben, das Elsaß, Thüringen, Schlesien erst ihre eigenen Volks- und Stammesbühnen haben, wenn diese sommerlichen Bühnen unter freiem Himmel eine nationale und religiöse Weihe tragen als Feststätten unseres Volkstumes, als Schatzkammern unseres Erbgutes, als Kampfplätze unserer Kunst, — dann erst wird der Traum eines deutschen Nationaltheaters seiner Verwirklichung entgegengehen.“ Zur Begründung seiner Ansichten untersucht der Verfasser dann, was das deutsche Drama von der Antike lernen könne; er hofft, die Griechen „werden abermals unsere Befreier und führen uns zu der Höhe, die sie selbst erklommen haben“. Er widerspricht dem Glauben des gelehrten Deutschland, die Bühne im Freien sei nur unter einem südlichen Himmelsstrich möglich, künstlerische Wirkungen wie in Griechenland, Italien, der Provence wären bei unserer Witterung und Luft ausgeschlossen, die Bedingungen des Schalles andere. Das seien Vorurteile. Wer an die innige Verwandtschaft des griechischen und des deutschen Genius glaube, werde auch an ein ideales Theater der Deutschen glauben. „Der Römer legte sein Theater in große Städte, wo das Volk durch die aufregendsten Schaustellungen erhitzt ward; der Grieche legte es auf Fels- und Bergeshöhen, wo eine weite Aussicht seine Seele groß und frei machte. Dort der materialistische, hier der ideale Zug Der Deutsche, der freie Sohn des Waldes, der Feind der Städte, legte seine Festlichkeiten, seine dramatischen Spiele von jeher mit Vorliebe ins Freie: auf den Anger, in den grünen Wald, zwischen Berg und Tal. Bei solcher Anordnung ist zu fordern, daß der Schauspielplatz und die Aufführung der Größe der Natur entsprechen.“ Der Verfasser berührt dann den Gedanken d'Annunzio's, am Albaner-See ein Nationaltheater zu schaffen, bespricht die Tendenzen und die Ueberlegenheit der Freilichtbühne, erwähnt Klopstocks Idee für ein Nationaltheater im Harz und erläutert zum Schluß Ursprung und Zweck des Harzer Bergtheaters. Dieses Skelett ist mit einem reichen Material umgeben, das Wachler für seinen Zweck zusammengetragen hat. Er geht auch den gegnerischen Ansichten nicht aus dem Wege. Die kleine Broschüre von nur 53 Seiten gibt für Kunst und Literatur sehr wertvolle Anregungen. —

Das Triglavbahnprojekt. Von Dr. Techn. Fritz Steiner, Priv.-Doz. und Eisenbahn-Ingenieur. Sonderdruck aus der „Allg. Bauzeitung“ Wien 1909. Verlag von Lehmann & Wentzel G. m. b. H. —

Die Ausführung der österreichischen Alpenbahnen, die eine schnellere Verbindung zwischen dem nördlichen Oesterreich und dem südwestlichen Deutschland mit dem Adriatischen Meer, vor allem mit Triest herstellen, ist nicht nur für die Entwicklung dieses Hafens von großer Bedeutung, sondern erschließt auch Gebiete von großer landschaftlicher Schönheit dem Fremdenverkehr, die bisher nur auf Umwegen und unbequem zu erreichen waren. Diesen Verhältnissen verdankt das Projekt einer Bahn von Wocheiner-Feistritz auf den Triglav, die höchste bis 2864 m aufsteigende Spitze der Julischen Alpen, von der sich eine weite herrliche Aussicht bietet, seine Entstehung. Es ist aufgestellt von den Ingenieuren Dr. F. Steiner und J. Planinski und zwar in zwei Varianten, von denen die eine für den unteren, weniger steilen Teil eine Straße für den Verkehr mit Kraftwagen, für den obersten eine Bahn mit Drahtseil vorsieht, während die andere für den unteren Teil eine Adhäsionsbahn, für den oberen eine Zahnradbahn in Erwägung zieht. Die kleine Schrift gibt eingehenden Aufschluß über diese beiden Projekte, wobei Linienführung, Bau und Betrieb und Rentabilität behandelt und einander gegenüber gestellt werden. Beide Linien verfolgen in der Höhe von 512 m über dem Meer dieselbe Trasse vom Staatsbahnhof Feistritz über St. Johann am Wocheiner See bis Althammer gemeinsam, von dort verläuft im Vojetal die Automobilstraße mehr östlich, die Linie der Adhäsionsbahn mehr westlich. Die Adhäsionsbahn geht in 700 m Meereshöhe in die Zahnradbahn über. In einer Höhe von 2040 m vereinigen sich beide Trassen eine Strecke lang, um dann wieder auf getrennten Wegen die Triglav-Spitze zu erreichen. Die Automobilbahn endigt dabei in 1775 m Meereshöhe. Die erstgenannte Trasse zerfällt demnach in die 25 km lange Autobahn, die 1263 m überwindet mit Steigungen, die 10% nicht überschreiten, und die in 2 Abteilungen zerfallende Seilbahnstrecke, die in einer

(in der Neigung gemessenen) Länge von 3,07 km 1075 m ersteigt. Bei der Adhäsionsbahn beträgt die größte Steigung 34,1%, bei der Zahnradbahn sind 250% als oberste Grenze angenommen. Die erstere ersteigt auf 12,4 km eine Höhe von 188 m, die letztere auf 11,4 km eine solche von 2150 m. Die Gesamt-Anlagekosten des ersten Projektes sind mit 2 750 000 K. veranschlagt, die des zweiten mit 4 800 000 K., die jährlichen Betriebskosten im ersteren Falle zu 82000 K., im zweiten zu 336 000 K. Es wird hiernach berechnet, daß bei 4% Verzinsung des Anlagekapitales und bei Annahme einer jährlichen Besuchszahl der Triglavspitze von 15000 der Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt bei dem ersten Projekt auf nur 13,6 K., bei dem zweiten auf 21,33 K. festgesetzt werden müßte. Auch letzterer Preis ist nicht übermäßig hoch, aber, da es darauf ankommt, den Verkehr erst heranzuziehen, wird in den Interessentenkreisen dem ersteren Plane der vereinigten Auto- und Seilbahn zurzeit der Vorzug gegeben. Die kleine Schrift, der einige Pläne, Längsprofile und Querschnittsskizzen beigegeben sind, behandelt in klarer Weise die in Frage kommenden beiden Lösungen der interessanten Verkehrsaufgabe. —

A. Abendroth. Der Landmesser im Städtebau. (Praktisches Handbuch zur sachgemäßen Erledigung der landmesserischen Geschäfte im Gemeindedienst.) Berlin 1909. P. Parey. 2. Auflage. Pr. 12 M. —

Wir haben die 1901 erschienene 1. Aufl. dieses Werkes S. 330 1901 anerkennend besprochen und widmen diese Anerkennung im gleichen Maße der 2. Aufl. Man tut Unrecht, die Tätigkeit des Landmessers im Städtebau geringschätzig zu behandeln, weil Landmesser die Verfasser mancher mangelhaften Stadtpläne sind. Es giebt auch viele Architekten und Ingenieure, die ähnliche Sünden begangen haben und begehen. Obschon das eigentlich Künstlerische dem Landmesser fern liegt, haben doch in den letzten Jahren bei öffentlichen Wettbewerben gerade die Stadtgeometer, wie Abendroth mit Recht hervorhebt, gute Erfolge erzielt. Namentlich hat die gemeinsame Arbeit des Architekten und des Landmessers sich mehrfach fruchtbar erwiesen. Es ist anzunehmen, daß Abendroth's Werk „Der Landmesser im Städtebau“ dabei fördernd mitgewirkt hat. Sind auch zweifellos die Hauptaufgaben des Städtebaues, besonders die künstlerischen, vorzugsweise Sache des Architekten, so ist doch die Tätigkeit des Landmessers, auch die entwerfende, nicht zu entbehren. Verfasser erörtert diese Tätigkeit 1. bei Stadterweiterungen, 2. beim Erwerb und der Verwaltung städtischen Grundbesitzes (Enteignungen, Umlegungen), 3. beim städtischen Wasser- und Kanalbau, 4. beim Straßenbau, 5. beim Hochbau, 6. bei der Erhaltung der Stadtpläne. Er betont mit Recht auch den Wert der geraden Linie und der regelmäßigen Form. Im Krummen und Unregelmäßigen allein liegt wirklich nicht das Heil. Manche neuere Stadtbaupläne gehen in willkürlichen Unregelmäßigkeiten viel zu weit. Auch der Entwurf des Verfassers für Rüdesheim tut in dieser Beziehung reichlich viel. Möge „Der Landmesser im Städtebau“ Landmesser bleiben und es sich nicht versagen, in geeigneten Fällen der entschiedene Vertreter des Geraden und Regelmäßigen zu sein. — J. St.

Alfred Lichtwark: Park- und Gartenstudien. Die Probleme des Hamburger Stadtparks. Der Heidegarten. Verlag von Bruno Cassirer. Berlin 1909. Preis: 3,50 M. —

Das kleine Werkchen ist ein Teil der Veröffentlichungen, die Lichtwark unter dem Gesamttitel „Die Grundlagen der künstlerischen Bildung“ herausgibt. Die vorliegende Schrift enthält einen bereits 1904 entstandenen Aufsatz über den „Heidegarten“, in der Hauptsache aber ist sie dem „Problem des Hamburger Stadtparks“ gewidmet. Beim Heidegarten redet er der wieder aufzunehmenden Natürlichkeit das Wort, wenn er (S. 42) sagt: „Müssen denn alle Zeiten gleich sein? Allen nach demselben Schema, das alle Gärtner irgendwo (die Stelle sei gesegnet) lernen und das sie unermüdet anwenden, immer mit der Erdbewegung beginnend“. „Du hast ganz bestimmte Wünsche, wenn sie auch zunächst nur verneinender Art sind. Dein Land hat eine sehr ausgesprochene Eigenart. Die Wünsche des Bauherrn und das Wesen des Grund und Bodens müßten wie bei jedem architektonischen Kunstwerk, so auch bei dieser Gartenanlage, den Ausgangspunkt aller Berechnungen bilden. Aber dein Gärtner bringt die fixe Idee des englischen Gartens mit, und, weil er keine andere hat, rechnet er an allem Gegebenen vorbei, als ob es nicht vorhanden wäre“. Im Gegensatz dazu sieht Lichtwark den Heidegarten vor sich „im Schutz seiner Rosenhecken, mit schlanken Wachholderbüschen auf den von allen Wundern der Heide überblühten Beeten, mit den Heidelbeer- oder Heideflächen als Rasen dahinter, von Thymian durchduftet, in seiner Einheit, Bodenwuchtigkeit, Selbstverständlichkeit fremdartig innerhalb unserer zusammengebettelten Kultur, aber ein Sinnbild und eine

Vorahnung kommender Lebenskunst und Lebensfreude“. — Was der Verfasser für den Hamburger Stadtpark wünscht, läßt sich nicht mit zwei Worten sagen. Seine Wünsche sind viele und vielerlei. Doch will er nicht entscheiden, sondern nur auf alle Möglichkeiten, die er sieht, hinweisen. Eines aber steht ihm fest: „Der praktisch und künstlerisch seine Zwecke erfüllende Park kann nur von einer starken künstlerischen Persönlichkeit hingestellt werden“. (S. III.) Sie hat Hamburg durch die Berufung Schumachers erhalten. Die Folgen ergeben sich von selbst. —

Kosten-Berechnungen für Ingenieurbauten. Begründet von Georg Osthoff, weiland Stadtbaurat a. D. 6. gänzlich umgearbeitete Auflage. Neu herausgegeben vom Reg.- u. Brt. Scheck. Verlag von J. J. Arnd in Leipzig. 1909. Preis 25 M. *) —

Die 6. Neuauflage des seinerzeit epochemachenden Werkes Osthoff's verfolgt nach dem Herausgeber den Zweck, „dem Bauingenieur die Unterlagen zu verschaffen, nach denen er selbständig die Selbstkosten einer Unternehmung berechnen kann“. Diesem Zweck entsprechend ist der Rahmen des Werkes wesentlich weiter gesteckt als früher, und außerdem haben sich den veränderten Zeitverhältnissen entsprechend auch die Grundlagen so sehr verschoben, daß man dem Herausgeber zustimmen muß, wenn er diese neue Auflage als ein vollständig neues Werk bezeichnet. Während die bisherigen Auflagen, deren letzte vor sieben Jahren erschien, noch alle an der ursprünglichen Einteilung des Werkes festhielten, das sich eng dem üblichen Kostenanschlag für Eisenbahnbauten angeschlossen und diesen auch vorwiegend betrachtete — eine Behandlung des Stoffes, die zur Entstehungszeit des Werkes berechtigt war —, ist jetzt das Schwergewicht auf andere Gebiete des Ingenieurwesens gelegt. Es werden besonders behandelt: Erdbau; Uferbau; Gründungen; Brückenbau; städtischer und Land-Straßenbau; Fluß- und Kanalbau; Meliorationen; Talsperren; städt. Tiefbau; Klein-, Neben- und Straßenbahnen; Bauausführungen in Beton und Eisenbeton; Hebe-, Förder- und Baggermittel; Tunnelbauten; Elektrotechnik; d. h. also alle wichtigen Gebiete des Ingenieurwesens, die nicht so ausschließlich in der Hand des Staates liegen, wie der Bau der Haupteisenbahnen, und für welche sich daher noch nicht so feste Grundsätze und Vorschriften für die Veranschlagung herausgebildet haben, wie bei den Haupteisenbahnen, die als solche daher in der neuen Auflage überhaupt nicht behandelt werden. Ein großer Teil der oben genannten Zweige des Ingenieurwesens ist jetzt erstmalig in den Rahmen des Werkes aufgenommen.

Aber auch abgesehen von den die Kosten selbst betreffenden Abschnitten hat das Werk inhaltlich seinem erweiterten Zweck entsprechend eine wesentlich breitere Grundlage erhalten. Wichtig sind in dieser Beziehung die beiden völlig neuen Abschnitte I und II, von denen der erste kurze Angaben über Wesen, Zweck und Art der Veranschlagung macht, der II. einige staatliche Anweisungen enthält für die Entwurfs-Bearbeitung und Veranschlagung und wichtige technische und wirtschaftliche Bestimmungen, die auf die Veranschlagung von Bau-Ausführungen von Einfluß sind. In einem III. Abschnitt werden Tabellen wichtiger Zahlenwerte gegeben und die Abschnitte IV bis VI behandeln das eigentliche Thema im Besonderen. In Abschnitt IV werden die Grundlagen gegeben für die Preisentwicklung, d. h. Angaben über Löhne, Materialkosten, Kosten von Zeichen- und Meßinstrumenten sowie von Arbeitsgeräten und Maschinen und schließlich die Transportkosten zu Wasser und zu Lande. Im V. Abschnitt werden Kostenentwicklungen nach Arbeitszeiten behandelt und der letzte und VI. Abschnitt gibt eine Zusammenstellung der Kostenangaben der wesentlichsten Bauausführungen, wobei den einzelnen Arbeiten kurze Anleitungen zu einer zweckmäßigen Ausführung vorausgeschickt sind, während an ausgeführten Beispielen ein Vergleich der Veranschlagung mit den Ausführungskosten ermöglicht wird.

Der Inhalt des Werkes ist, wie schon aus diesen kurzen Angaben hervorgeht, ein sehr reicher, er ist aber auch ein so verschiedenartiger, daß die Heranziehung einer ganzen Reihe von erfahrenen Sachverständigen auf den verschiedenen Gebieten erforderlich wurde, die in selbständiger Weise die ihnen überwiesenen Kapitel bearbeitet haben. Neben dem Herausgeber, der ebenfalls einige Kapitel bearbeitet hat, werden 15 Verfasser als Mitarbeiter aufgeführt, die wir hier nicht alle nennen können. Daß aus dieser Vielköpfigkeit, und da die einzelnen Kapitel keine strenge Scheidung gestatten, so daß die gleiche Ausführung mitunter in verschiedener Weise behandelt wird, sich hier und da kleine Unstimmigkeiten ergeben, ist unvermeidbar. Wenn der Herausgeber sie nicht beseitigt hat, so müssen wir ihm

darin Recht geben, denn sie zeigen dem Benutzer des Werkes, daß es absolut gültige Regeln auf diesem Gebiete nicht gibt, daß das Werk nicht mechanisch als Nachschlagewerk benutzt werden darf, sondern daß stets die Besonderheiten des Falles noch zu berücksichtigen sind. Als Rezeptbuch ist das Werk nicht zu verwenden, wohl aber einerseits als ein Lehrbuch in der Kunst des Veranschlagens — soweit diese Kunst anders als auf dem Wege der Erfahrung erlernt werden kann — und als ein wertvolles Hilfsmittel in der Hand des selbständig planenden Ingenieurs. Etwas un bequem ist dabei die wenig handliche Form des Werkes, das 861 Großoktav-Seiten in einem Bande vereinigt. — Fr. E.

Wachauer Almanach auf das Jahr 1910. Eine Sammlung von Skizzen und Aufsätzen über das schöne Donautal. Herausgegeben vom Akademischen Architekten-Verein der k. k. Technischen Hochschule in Wien zur Feier seines dreißigjährigen Bestandes. Redigiert von Karl B. Hoffmann. Kommissions-Verlag von Ed. Kosmack in Wien. Preis 3 Kr. —

Eine kleine Sammlung schöner Skizzen aus einem Gebiete, das wie wenig andere in Oesterreich an malerischen Eindrücken reich ist. Die Wachau ist der schöne Teil des österreichischen Donau-Tales, an dessen Eingang das Stift Melk als Ehrenpforte steht. Ihm gegenüber liegt der Ort Emmersdorf, es folgen Schloß Schönbrunn, Aggsbach, Schwallenbach, der Markt Spitz, St. Michael, Weiskirchen, Dürnstein, Stein, Krems usw., alles Orte und Städtchen mit ungemein malerischem Gepräge. Aus ihnen ist unser Almanach mit flotten Skizzen gefüllt. —

Vermischtes.

Techniker in der bayerischen Kammer der Reichsräte. Prinzregent Luitpold von Bayern hat den kgl. Baurat Dr.-Ing. h. c. Oskar von Miller in München zum lebenslänglichen Reichsrat der Krone Bayerns ernannt. Mit dieser Auszeichnung, die der Berufung ins Herrenhaus in Preußen entspricht, ist ein um die deutsche Technik in hohem Maße verdienstvoller Ingenieur bedacht worden. Miller war Bauingenieur und Elektrotechniker in privater Ausübung des Berufes, ist Urheber des epochemachenden Versuches der Kraftübertragung Laufen a. N. — Frankfurt a. M. und Schöpfer des „Deutschen Museums“ in München. —

Auszeichnungen aus Anlaß der Ausstellung für christliche Kunst in Düsseldorf sind durch den Kaiser an in- und ausländische Künstler verliehen worden. Für das Gebiet der Baukunst erhielten: die große goldene Medaille für Kunst der Architekt Henry Wilson in Borough-Green-London; die goldene Medaille für Kunst der Architekt Professor Wilhelm Kreis in Düsseldorf. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb Rathaus - Neubau Schöneberg. Die vom Standpunkte des künstlerischen Städtebaues sehr ungünstigen Verhältnisse beim Zusammenfluß der das Rathaus-Grundstück umziehenden Straßen haben das Preisgericht zu dem dankenswerten Antrage an den Magistrat veranlaßt, eine Ergänzung der Programm-Bedingungen in bezug auf die Gestaltung des Bauplatzes und seiner Umgebung eintreten zu lassen. Diesem Antrag hat der Magistrat durch Einschaltung eines Absatzes entsprochen, nach welchem es den Teilnehmern am Wettbewerb freigestellt wird, neben der programmgemäßen Lösung der Aufgabe in einem Lageplan Vorschläge zu einer von den Programm-Unterlagen abweichenden Gestaltung des Rathausplatzes und seiner Umgebung zu machen. Wir hoffen, daß diese Zulassung der künftigen Gestaltung der Dinge im Sinne eines künstlerischen Städtebildes in außerordentlicher Weise nützen wird. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für ein neues Krankenhaus der israelitischen Gemeinde in Frankfurt a. M. liefen rechtzeitig 77 Arbeiten ein. Den I. Preis errang Hr. Franz Roeckle in Stuttgart; den II. Preis Hr. Elkart in Hamburg (Mitarbeiter: Hr. K. Harrer); den III. Preis Hr. Wilh. Grieme in Berlin. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Hrn. H. Rummel in Frankfurt a. M., H. und L. Plassmann in Essen und Frankfurt, sowie Heinr. Stumpf in Darmstadt und K. Lennartz in Frankfurt a. M. Eine öffentliche Ausstellung der sämtlichen Entwürfe des Wettbewerbes findet bis mit 9. Dez. im alten Senckenbergischen Museum in Frankfurt, Bleich-Straße 59 statt. —

Inhalt: Schillerschule mit Rektor-Wohnhaus in Fechenheim a. M. — Die Stellung der Techniker in den bayerischen Stadt-Verwaltungen. — Vereine. — Literatur. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Schillerschule mit Rektor-Wohnhaus in Fechenheim a. M.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hoffmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

*) Bei Umtausch älterer Auflagen 20 M.